

Vägar till jämställdhet inom kommuners transportplanering

FRÅN FORSKNINGRESULTAT
TILL PRAKTISKA VERKTYG

ANA GIL SOLÁ



ISSN 0347-8521
ISBN 91-86472-74-7

September 2014
Text: Fil. doktor Ana Gil Solá
Avdelningen för Kulturgeografi, Institutionen för Ekonomi och Samhälle
Göteborgs universitet
ana.gilsola@geography.gu.se / Box 630, 405 30 Göteborg

Med finansiering från VINNOVA. Projektledare docent Merritt Polk.
Rapporten kan laddas ner från Göteborgs universitets publikationer - elektroniskt arkiv, GUPEA.
Se gupea.ub.gu.se

Vägar till jämställdhet inom kommuners transportplanering

Från forskningsresultat
till praktiska verktyg

Ana Gil Solá

Förord

Jämställdhet är en av flera sociala aspekter som, liksom miljömässig hållbarhet, bör tas hänsyn till i transportplaneringen. Denna rapport redovisar hur kommuner kan arbeta för att förbättra jämställdheten i transportsystemet, med målet att jämställdhetsintegrera sin verksamhet. Rapportens primära målgrupp är kommundienstämän som arbetar med trafikplanering och andra transportrelaterade frågor, och som inte har arbetat med jämställdhetsåtgärder tidigare. Med transporter avses då människors vardagliga förflyttningar i staden och regionen. Arbetet har finansierats av VINNOVA inom ramarna för projektet "Jämställdhet och hållbarhet - glappet mellan politik och praktik i transportsektorn". Texten är därmed också slutrapport för forskningsprojektet.

Då avsikten med rapporten är att ge stöd åt kommuners tjänstemän och politiker, i den fas de befinner sig idag, har det varit viktigt att hålla en dialog med personer som är insatta i trafikplanerarens dagliga arbete. Jag har under arbetets gång därför diskuterat rapporten med några referenspersoner som ska ha ett särskilt tack. I ett tidigt skede var detta Lena Smidfelt Rosqvist, i egenskap av ordförande för Nätverket Kvinnor i transportpolitiken. Hon arbetar även på Trivector Traffic. En annan referensperson i både ett tidigt och sent skede var Mattias Tell, trafikingenjör i Mölndals stad. Sent i arbetsprocessen diskuterades delar av texten med Per Bergström Jonsson, Strategisk trafikplanerare, och Malin Sunnemar, projektledare, båda från Göteborgs stad.

En preliminär slutversion av rapporten har även kommenterats av projektledare docent Merritt Polk, Institutionen för Globala studier, och professor Bertil Vilhelmson vid Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Göteborgs universitet. Texten har även granskats vid ett seminarium på Institutionen för Ekonomi och Samhälle enligt rådande process för publicering av Choros-rapporter. Diskutander var då doktor Kristina Nilsson Lindström och doktor Andrew Byerley, båda verksamma vid institutionen.

Språket i rapporten är anpassat för att vara lättillgängligt för en bredare publik, dock följer dispositionen den för en akademisk text. En praktiker kan därför gärna hoppa över vissa avsnitt, såsom Avgränsningar (i kapitel 1) och hela kapitel 2.

Ana Gil Solá

Göteborg, september 2014

Sammanfattning

I Sverige finns sedan 2001 ett transportpolitiskt mål om jämställdhet som bl.a. säger att transportsystemet ska vara utformat efter både kvinnors och mäns transportbehov, liksom att deras värderingar ska tillmätas samma vikt i systemets utformning. Tidigare forskning visar dock på många svårigheter för planerare att implementera målet.

Denna rapport belyser hur man kan förstå jämställdhet inom transportområdet. Inledningsvis beskrivs dels steg i (generell) jämställdhetsintegrering, dels vad genusanpassad samhällsplanering kan innebära, och dels olika processer som leder till att redan utsatta grupper, såsom kvinnor, ytterligare exkluderas genom transportsystemet. I en kunskapsöversikt sammanfattas forskning om kvinnors och mäns vardagliga resande. Denna lyfter fram hur grupperna reser idag, vilka förändringar som har skett över tid, liksom varför gruppernas rörlighet skiljer sig åt. Dessa inledande kapitel skapar underlag för en förståelse av skillnader i kvinnors och mäns rörlighet i ett planeringssammanhang. En grundläggande aspekt i tolkningen av resvanestatistik är att den kräver kunskap om sammanhanget för resan, t.ex. hur infrastrukturen är utformad.

Rapporten visar ett flertal exempel på initiativ som olika svenska kommuner har tagit i syfte att öka jämställdheten inom transportområdet. Bland dessa ingår både arbetsmoment i processen att *jämställdhetsintegrera berörd organisation*, liksom konkreta åtgärder för att *öka jämställdheten i verksamheten* (dvs. åtgärder riktade mot invånarnas resande).

Mängden påträffade exempel visar på en bredd av arbetssätt och på att det finns ett intresse för att arbeta med jämställdhetsfrågor inom området. Innehållet i arbetet tyder dock på att det ofta förs på en grundläggande nivå och på att kunskapen ur jämställdhetssynpunkt många gånger är låg, alternativt att man inte har kunnat driva de projekt som man har velat. En stor del av de påträffade initiativen avser att öka kunskapen inom organisationen, liksom att förändra organisationens arbetssätt. Påträffade (ofta fysiska) åtgärder med fokus på verksamheten riktar sig i hög omfattning på att öka tryggheten i transportrummet och på att i begränsad form förbättra förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Att kvinnor generellt gör kortare, långsammare och mer komplexa resor, liksom oftare gör resor som relateras till hushållsansvar, är något som sällan hanteras i åtgärderna.

I en analys av hur initiativen förhåller sig till föreslagna steg för jämställdhetsintegrering syns att moment som kräver en bred och djup förståelse för vad jämställdhet innebär för organisationens verksamhet, sällan tas tag i. Dessa analyser understryker sammantaget vikten av att i större omfattning diskutera vad jämställdhet inom transportområdet innebär, liksom av att sprida kunskap om olika sätt att ta sig an frågan.

Utifrån intervjuer med tjänstemän från tre kommuner som på ett mer genomgripande sätt har försökt öka jämställdheten inom transportområdet beskrivs vidare vilka möjligheter och hinder som dessa har upplevt, liksom hur arbetsprocessen kan se ut. Några aspekter framgår som särskilt viktiga för att lyckas i arbetet: den politiska ledningens stöd, liksom att mål formuleras av ledningen och att medel tilldelas arbetet. Andra viktiga erfarenheter är att det finns stöd att få från många olika håll för den som ska påbörja arbetet med jämställdhetsintegrering, att man i hög omfattning lär sig hur man ska gå tillväga under arbetets gång, och att man kan fokusera på olika typer av åtgärder när man ska öka jämställdheten i verksamheten.

Utifrån dessa erfarenheter kan fyra råd ges till kommuner som vill påbörja jämställdhetsintegrering i transportområdet: 1) att föreslå för politiker att avsätta pengar och formulera mål för arbetet, 2) att samla en mindre grupp medarbetare för att starta arbetet, 3) att börja med att skapa sig en förståelse för vad problemet är, och 4) att gärna inspireras av hur andra har gjort och ta tag i åtgärder som ligger nära tillhands, men framför allt att fundera över vilka åtgärder som gör skillnad när det gäller den egna organisationen och verksamheten.

Innehåll

1	1. Introduktion
1	Svårt att arbeta för jämställda transporter
2	Rapportens syfte och frågeställningar
3	Avgränsningar
4	2. Tillvägagångssätt
4	Sökande efter Exempel på initiativ
5	Genomförande av intervjuer
6	3. Att planera för jämställda transporter: teoretiska utgångspunkter och riktlinjer
6	Jämställdhetsintegrering
7	Genusanpassad samhällsplanering
7	Teoretisk bakgrund
9	Angreppssätt och metoder
10	Processer som exkluderar utsatta grupper: ett verktyg för bedömning av jämställdhet
12	4. Kvinnors och mäns resvanor, erfarenheter och preferenser
12	Hur man ska förstå statistiken
12	Hur reser kvinnor och män i idag?
15	Varför skiljer sig kvinnors och mäns rörlighet åt?
15	Genus påverkar på många olika sätt
16	Vissa aspekter påverkar mer när det gäller att skapa skillnader mellan könen
20	5. Exempel på initiativ för ökad jämställdhet i transportområdet
20	Inspirerande bredd av arbetssätt
20	Tre övergripande typer av initiativ, och mycket kvar att göra
26	Många steg i jämställdhetsintegreringen svåra att genomföra
28	6. Erfarenheter från organisationer som kommit längre i sitt jämställdhetsarbete
28	Beskrivning av tre kommuners arbete
28	Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen
29	Malmö stad, Trafikavdelningen
31	Västerås stad, Tekniska kontoret
33	Samlade erfarenheter
35	7. Avslutande diskussion och slutsatser
35	Resvanor ska relateras till infrastrukturens form
35	Många grupper av kvinnor och män, med erfarenheter som förändras över tid
36	Kommuners arbete: mycket att inspireras av men också mycket kvar att göra
37	Råd till nybörjaren

39 Källor

43 Bilagor

43 Bilaga 1. Mail till medlemmar i Nätverket Kvinnors i transportpolitiken

44 Bilaga 2. Frågor till telefonintervjuer

1. Introduktion

Svårt att arbeta för jämställda transporter

”[...] transportsystemet [ska vara] utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt”¹

Så har Sveriges riksdag formulerat det transportpolitiska målet om jämställdhet². Jämställdhet mellan könen är en viktig förutsättning för ett socialt hållbart samhälle. Det gäller också transporterna, inte minst eftersom resor påverkar vilka verksamheter kvinnor och män kan få tillgång till i vardagen, och därmed möjligheterna till ett aktivt samhällsdeltagande och god livskvalité. Resmöjligheterna skiljer sig dock i betydande omfattning mellan svenska kvinnor och män, vilket ligger till grund för formuleringen av det transportpolitiska målet om jämställdhet.

Målet implicerar att det går att jämställdhetsintegrera transportsektorn, och att man inom transportområdet inte bör vänta tills kvinnor och män är generellt jämställda i samhället och då får samma förutsättningar för sitt resande. Istället bör man aktivt anpassa den byggda miljön, inklusive transportsystemet, till både kvinnors och mäns varierande värderingar och rörlighetsmönster.

Sverige har haft ett transportpolitiskt mål om jämställdhet sedan 2001, vilket formulerades som svar på ett av flera förslag i SOU-rapporten *Jämställdhet – transporter och IT*.³ Ämnet lyftes dock redan 1997, i utredningen *Ny kurs i trafikpolitiken*.⁴ Det transportpolitiska målet om jämställdhet är därför inget nytt, och frågan om jämställdhet i transportsektorn har varit föremål för diskussion i snart 20 år.

Tidigare svenska studier om jämställdhetsmålet och jämställdhetsintegrering inom transportområdet visar dock på flera svårigheter för planerare att implementera målet. Dels saknas kunskap om vad som skiljer kvinnors och mäns resande och värderingar åt. Kunskap saknas även om hur jämställdhetsmålet ska tillämpas i den konkreta planeringen, t.ex. vilka verktyg som är mest lämpade i arbetet, vilket är relaterat till att målet inte

¹ Prop. 2008/09:93, sid. 27

² Ursprungligen formulerades målet i Prop. 2001/02:20. Det omformulerades dock i Prop. 2008/09:93 där det numera ligger under Funktionsmålet (tillgänglighet). I denna process omformulerats själva jämställdhetsmålet också något (Svedberg 2011).

³ SOU 2001:44.

⁴ SOU 1997:35.

uttrycks i konkreta termer⁵. Ännu en svårighet är att det saknas ett ändamålsenligt regelverk för ett effektivt arbete⁶, tid och pengar för att arbeta med frågan⁷. Forskning visar därför att det saknas kunskap om vad som ska tolkas som jämställdhet inom transportsektorn, liksom hur man kan arbeta för den i konkret planering.

Rapportens syfte och frågeställningar

Trots att vi under över ett decennium har haft ett jämställdhetsmål inom transportpolitiken så har väldigt lite hänt i praktiken. Syftet med denna rapport är därför att ge stöd till planerare inom kommunal sektor att förbättra jämställdheten i transportsystemet, med det långsiktiga målet att jämställdhetsintegrera sin verksamhet.

Flera befintliga rapporter lyfter fram förslag till hur man kan gå tillväga med frågan, alternativt checklistor att bocka av i arbetet⁸. Jämställdhetsintegrering kräver dock en förståelse för vad jämställdhetsproblematiken innebär i relation till den berörda verksamheten. Detta är något som de flesta planerare saknar, t.ex. i termer av hur man ska tolka och förstå de skillnader i rörlighet som finns mellan kvinnor och män. Denna rapport lyfter därför fram teoretiska tankesätt kring genus och planering, viktiga aspekter som skiljer mellan kvinnors och mäns rörlighet och som därför är relevanta att arbeta med i planeringen, liksom goda exempel och råd på hur man kan gå tillväga i sitt arbete med jämställdhetsintegrering.

Studiens frågeställningar är följande:

1. *Var ligger fokus i redan genomförda jämställdhetsprojekt inom kommunal transportsektor (s.k. Exempel på initiativ⁹), och var finns eftersatta områden att arbeta mer med?*

Frågan avser både i) arbetsmoment i processen att jämställdhetsintegrera berörd organisation, liksom ii) åtgärder för att öka jämställdheten i verksamheten, dvs. (fysiska) projekt riktade mot individers resande och som genomförs mot bakgrund av att det finns skillnader i kvinnors och mäns rörlighet. Frågan synliggör inom vilka moment/områden det finns Exempel på initiativ att ta efter, och var kommuner generellt skulle kunna arbeta mer.

2. *Vilka möjligheter och hinder har kommuner med långt drivet jämställdhetsarbete inom transportsektorn upplevt?*

Frågan synliggör hur arbetsprocessen kan se ut och lyfter fram värdefulla erfarenheter.

⁵ Faith-Ell & Levin 2013; Polk 2008; Trivector Traffic 2010.

⁶ Svedberg 2011; 2013.

⁷ Polk 2008.

⁸ Flera av dessa sammanfattas i kapitel 3.

⁹ I texten benämns Exempel på initiativ för ökad jämställdhet i transportområdet kortfattat Exempel på initiativ eller initiativ.

Avgränsningar

Studiens syfte och insamling av empiriskt material har avgränsats avsevärt av de tidsramar som alltid finns i ett forskningsprojekt. Exempel på initiativ och förslag till arbetsmetoder har avgränsats till att gälla kommunal planering, trots att en stor del kan passa regional planering eller nationella myndigheter.

I fokus står inte bara medborgarnas förflyttningar och färdmedelsanvändning, liksom transportrummet. Även övrig infrastruktur är intressant om den påverkar hur förflyttningarna genomförs, t.ex. lokalisering av bebyggelse och verksamheter (som också är viktiga delar i kommunens verksamhet). Även kommunens organisation och arbetsprocesser ingår i analysen. Dessa har inkluderats eftersom de är av betydelse för vilka områden som kommer att stå i fokus i verksamheten.

2. Tillvägagångssätt

Sökande efter Exempel på initiativ

Arbetet med studien har främst bestått i att hitta och analysera exempel på jämställdhetsarbete samt att sammanställa kunskapsöversikterna som redovisas i kapitel tre och fyra. Inledningsvis gjordes en sökning av s.k. Exempel på initiativ, liksom slutrapporter och utvärderingar av dessa. Parallellt startades inläsning av teoretiska texter som berör planering ur ett genusperspektiv, liksom vetenskapliga och andra professionellt framställda studier och utvärderingar relaterade till kvinnors och mäns resande. Mot slutet av studien genomfördes ett antal intervjuer med aktiva planerare inom fältet.

I sökandet efter Exempel på initiativ för ökad jämställdhet i transportområdet användes flera kanaler. Dels genomfördes databasen JÄMDA, på internetsidan Jämställ.nu. Databasen innehåller referenser till litteratur om jämställdhet och jämställdhetsintegrering och har utvecklats av Nationella sekretariatet för genusforskning och KvinnSam vid Göteborgs universitetsbibliotek¹⁰. Sökningen gjordes i februari 2014 och en handfull exempel hittades.

Vidare gjordes en genomgång av slutrapporter inom SKL's Program för Hållbar Jämställdhet för åren 2008-2010 och 2011-2013. Programmet utgör en särskild satsning till kommuner, landsting, regioner, samverkansorgan och privata företag för att arbeta med jämställd service. Programmet har drivits i två etapper och omkring 70 organisationer har deltagit. Programmet finansierades med statliga medel¹¹. Större delen av exemplen som tas upp i rapporten hittades här. I en stor del av rapporterna utgör de delprojekt, eller åtgärder, som är intressanta för denna studie bara en mindre del. De beskrivs i dessa fall ofta väldigt kortfattat.

Slutligen skickades via mail en förfrågan till medlemmar i Nätverket Kvinnor i transportpolitiken (se bilaga 1). Detta mail gav ett positivt svar.

Som Exempel på initiativ klassades substantiella, för sammanhanget kreativa eller flera mindre och vanligare åtgärder, projekt eller arbetsmoment som *tydligt och specifikt* syftade till att *öka jämställdheten inom transportområdet* (t.ex. transportutbud), alternativt andra samhällsplaneringsprojekt eller arbetsmetoder inom övrig planering som *tydligt påverkar rörligheten* (t.ex. verksamhetslokalisering, trygghet längs vägar). Att t.ex. enbart genomföra en eller flera trygghetsvandringar räknades inte in. Avgörandet baserades i de flesta fallen på en beskrivning av åtgärden i en rapport. Utbildningsinsatser, könsuppdelad statistik, *gender budgeting*, eller utvärderingar av t.ex. organisationens mål eller arbetsprocesser, som avsett hela kommunen och inte specifikt den organisation som arbetar med transportfrågor, har inte tagits med. Vaga och/eller i texten otydligt beskrivna åtgärder eller politiska beslut har inte heller tagits med.

¹⁰ Göteborgs universitet, Internetkälla 2014-05-21.

¹¹ Sveriges Kommuner och Landsting, Internetkälla 2014-05-21.

Analys av innehållet i Exempel på initiativ för ökad jämställdhet i transportområdet (kapitel 5) gjordes på basis av skriftliga material. I de fall intervjuer gjordes (som del av kapitel 6) bygger innehållet även på dessa. Då rapporterna ibland var kortfattade kan en del av projektens innehåll ha missats. Eftersom studiens avsikt är att ge en överblick, och inte en komplett bild, bör detta dock inte utgöra ett betydande problem.

Genomförande av intervjuer

Tre intervjuer gjordes med planerare som varit inblandade i projekt där man kommit långt i sitt jämställdhetsarbete. Syftet var att fånga upp deras olika erfarenheter av arbetet.

Intervjuerna gjordes per telefon. Inför samtalet sändes en kort information till informant-erna, innehållandes bl.a. de frågor som skulle tas upp i intervjun (se bilaga 2). Samtalet inleddes med att jag förklarade projektets syfte. Frågorna i bilaga 2 var vägledande, dock ställdes inte alla och i många fall omformulerades frågorna för att passa in i sammanhanget. Efter intervjun fick samtliga informanter läsa en preliminär text om intervjun och föreslå ändringar, t.ex. om jag missuppfattat något. Intervjuerna varade omkring en timme.

Studiens tre huvudinformanter är:

- Anna Bergfors Fall, tillförordnad chef för Trafikavdelningen i Eskilstuna kommun. Hon intervjuades i sin roll som processledare (stadsbyggnadsförvaltningen) när kommunen skulle jämställdhetsintegrera sina verksamheter.
- Linda Göransson, idag enhetschef för Omvärldsenheten, Drift- och underhålls-avdelningen i Malmö stad. Hon intervjuades i sin roll som projektledare för projektet "Hållbar Jämställdhet i kollektivtrafiken".
- Linnea Viklund, strateg på Tekniska kontoret i Västerås stad. Hon intervjuades i sin roll som jämställdhetspilot på förvaltningen.

I syfte att komplettera huvudinformanternas berättelser gjordes ytterligare två korta intervjuer med:

- Magnus Fahl, enhetschef för Trafikplaneringsenheten, Trafikavdelningen i Malmö stad. Han var Lindas Göranssons enhetschef då projektet genomfördes. Syftet med intervjun var främst att få veta hur Trafikavdelningen har arbetat vidare med jämställdhetsfrågor.
- Ingrid Legrell Crona, planarkitekt som har arbetat med Västerås stad nya Översiktsplan. Syftet med intervjun var att få veta mer om arbetet med översiktsplanen.

3. Att planera för jämställda transporter: teoretiska utgångspunkter och riktlinjer

Jämställdhetsintegrering

Detta kapitel beskriver hur man kan tänka när man ska jämställdhetsintegrera transport-systemet. Det handlar om mycket mer än att genomföra enskilda jämställdhetsprojekt. Dels introduceras allmänna arbetsmoment för jämställdhetsintegrering. Dels beskrivs vad jämställdhetsintegrering av transportplanering kan innebära i termer av hur man bör se på vad planeringen ska inbegripa och hur den ska bedrivas. Kapitlet avslutas med en kort konkret genomgång av hur olika grupper kan exkluderas på grund av transportrummets utformning.

Ofta talar man om jämställdhetsintegrering och att jämställdhetsintegrera verksamheter, t.ex. transportsektorn. Jämställdhetsintegrering är en genomgripande strategi, eller process¹², som innebär "(om)organisering, förbättring, utveckling och utvärdering av beslutsprocesser, så att jämställdhetsperspektiv införlivas i allt beslutsfattande, på alla nivåer och i alla steg av processen av de aktörer som normalt sett deltar i beslutsfattandet"¹³. Strategin förutsätter bl.a. god kunskap om vad genus innebär och kräver systematiskt arbete. Den inbegriper även kärnverksamheten och att inte enskilda personer eller experter inom organisationen "bär" jämställdhetsfrågan¹⁴.

I SOU 2007:15 *JämStöds Praktika: Metodbok för jämställdhetsintegrering* föreslås en arbetsmodell för hur man ska uppnå ett sådant systematiskt arbete. Denna kallas för *Arbetsgång för hållbar jämställdhetsintegrering* eller *Trappan*. Det är ofta denna metod som hänvisas till när det gäller jämställdhetsintegrering av olika verksamheter¹⁵. Arbetsgången följer åtta steg och till varje steg kan stöd hämtas i olika metoder eller modeller¹⁶:

1. Att alla medarbetare skaffar sig en **grundläggande förståelse** för vad genus och jämställdhetsintegrering är, liksom för jämställdhetsproblematiken.
2. Att undersöka **förutsättningar för förändring**. Diskutera vad en jämställd verksamhet är (t.ex. jämställt transportsystem), nyttan av denna (vad vinner invånarna på att ha den), och viljan inom organisationen att skapa en jämställd verksamhet.
3. Att ledningen **planerar och organiserar** integreringsarbetet. T.ex. formulerar de mål, planerar utbildning, hittar metoder, ger stöd, samordnar.

¹² Faith-Ell & Levin 2013.

¹³ Europarådets definition (Sveriges Kommuner och Landsting Internetkälla 2014-06-25).

¹⁴ Mark 2007.

¹⁵ Se t.ex. Jämställ.nu.

¹⁶ SOU 2007:15; Jämställ.nu, Internetkälla 2014-03-18.

4. Att **inventera** vilka delar av **verksamheten** som ska jämställdhetsintegreras och göra en prioritering mellan olika delar. Olika uppgifter och områden granskas utifrån hur de kan bidra till ökad jämställdhet.
5. Att **kartlägga och analysera verksamhetens målgrupp(er)**. Hur fördelas resurserna mellan könen? Vilka konsekvenser får olika åtgärder för kvinnor resp. män?
6. Att **formulera mål och åtgärder** som leder till att skapa en mer jämställd verksamhet. Vad ska förändras? Beskriva målen, hur man ska nå dessa, samt hur man kan mäta insatsernas effekt.
7. Att **genomföra åtgärder** som formuleras i steg sex, och som ska ge en jämställd verksamhet till resultat.
8. Att **följa upp och utvärdera arbetet**, liksom sprida resultaten inom organisationen.

Arbetsmodellen kan passa bra för arbete på generell nivå, t.ex. kommunledning, där man kan komma långt genom att räkna på resurstilldelning. Dock har den fått kritik när det gäller jämställdhetsintegrering i ett planeringssammanhang¹⁷. Kritiken lyfter fram att jämställdhetsintegrering av fysisk planering kräver en djupare förståelse än vad som erbjuds genom kvantifierande jämställdhetsanalyser. Istället krävs förändrade arbetsprocesser och värderingar, vilket inte låter sig göras genom att enbart följa *Trappans* åtta steg. För att förstå genusstrukturernas påverkan på planeringsdisciplinen krävs ytterligare teoretisering. Nedan presenteras ett sådant synsätt.

Genusanpassad samhällsplanering

Teoretisk bakgrund

Trafikplanering, liksom samhällsplanering i allmänhet, har historiskt dominerats av män¹⁸. Detta har lett till att i huvudsak manliga planerarens erfarenheter har definierat vad arbetet innebär och hur transportinfrastruktur och städer ska utformas. Dessa värderingar lever till stor del kvar, trots att vi idag har en jämnare könsmässig representation inom yrkena, och kan ur genusperspektiv kritiseras på två punkter¹⁹. Den ena kritiken är att man trots att olika grupper i samhället har olika erfarenheter och värderingar, och att planeringsidealerna till stor del bygger på mäns traditionella erfarenheter, i arbetet ofta utgår ifrån att alla medborgare är och gör lika. Detta leder till att bl.a. kvinnors erfarenheter kan osynliggöras. En annan kritik, att relatera till denna, är att samhällsplanering präglas av ett elitistiskt tankesätt där planerarens expertkunskap ses som mer "rätt" än medborgarnas kunskap och erfarenheter. Detta förstärker osynliggörandet av bl.a. kvinnors erfarenheter ytterligare. Liknande kritik kan dock även ställas utifrån ett intersektionellt perspektiv, om planerarna därtill är överrepresenterade bland medelklass och etniskt svenska. Detta

¹⁷ Aretun, Faith-Ell & Levin 2010; Larsson & Jalakas 2008.

¹⁸ Larsson & Jalakas 2008; Mumford 1949 i Lundin 2008.

¹⁹ Friberg & Larsson 2002; Larsson & Jalakas 2008.

skulle innebära att även låginkomsttagares och utlandsföddas erfarenheter också osynliggörs i planeringen.

Kritiken går i linje med en grundläggande tanke i förståelsen av genus, nämligen den manliga normens överordning. Denna baseras på att kvinnor och män ses som olika och att mannen är norm i samhället²⁰. Överordningen upprätthålls i detta fall genom att (medelklass)mäns erfarenheter historiskt har format planeringskulturen och det bebyggda rummet genom osynliggörandet av (bl.a.) kvinnors erfarenheter, något som i sin tur förstärker dessas underordning. Konkret sker detta genom att stadens och dess infrastruktur är mer anpassad efter det sätt som (medelklass)män traditionellt färdas och använder olika verksamheter, varför bebyggelsen och lokaliseringsmönster primärt gynnar bl.a. bilanvändaren²¹. Den som förflyttar sig på ett sätt som kvinnor (eller låginkomsttagare) generellt gör, och genomför ärendekedjor som kvinnor ofta gör, upplever därför en större tröghet i sin förflyttning²². Ett viktigt steg i jämställdhetsintegreringen är därför att bryta en sådan maktordning. Konkret innebär det att förändra vissa rutiner, tankesätt och värderingar som styr arbete och beslutsprocesser.

För att jämställdhetsintegrera en verksamhet räcker det därför inte med att ta fram statistik och arbeta med enskilda, välmenande jämställdhetsprojekt²³. En fara med isolerade jämställdhetsprojekt som görs utan förståelse för den grundläggande problematiken är att dessa snarare kan befästa könsroller och maktstrukturer än förändra dem. Det kan t.ex. handla om att man kategoriserar trygghet som en fråga enbart för kvinnor, där kvinnan framställs som ett offer, som sårbar och någon som måste beskyddas, medan män inte tillåts uttrycka rädsla för våld i det offentliga rummet. På så vis bekräftas och reproduceras traditionella könsroller. En liknande fälla är att bara tala om kvinnor som omsorgsgivare, vilket exkluderar män från den reproduktiva sfären²⁴.

När jämställd planering eftersträvas förespråkas istället ofta ett s.k. *vardagslivsperspektiv*. Medan ett traditionellt planeringsideal ställer sysselsättning, bostadsutbud och transportplanering i centrum, lyfter vardagslivsperspektivet även fram den sociala reproduktionen som central. Man menar då att produktionen inte kan fungera lösryckt från vardagens övriga aktiviteter och att det är viktigt att förstå och planera för ett fungerande vardagsliv för både kvinnor och män²⁵.

För att förändra transportrummets maktbevarande ställning krävs att kvinnliga och manliga värderingar och erfarenheter relaterade till rörlighet får likvärdigt utrymme inom planering av transportsystemet. För att kunna skilja mellan åtgärder som bevarar respektive förändrar maktstrukturer mellan könen i transportrummet, krävs dock god kunskap om hur genus påverkar just kvinnors och mäns resande (se en genomgång av detta i kapitel 4). Sådan kunskap rör t.ex. varför de uppvisar olikheter i resmönster, och vad detta får för konsekvenser i vardagen. Det hör till förändringsprocessen att detta

²⁰ Se bl.a. Hirdman 2003.

²¹ Larsson & Jalakas 2008; Lundin 2008; Wachs 1992.

²² Friberg 2002; Friberg, Brusman & Nilsson 2004.

²³ Jmf. Friberg & Larsson 2002; Larsson & Jalakas 2008; Mark 2007.

²⁴ Henriksson 2009; Mark 2007.

²⁵ Aretun, Faith-Ell & Levin 2010; Larsson & Jalakas 2008.

ibland kommer att ske på bekostnad av åtgärder som traditionellt och generellt i högre omfattning ger män handlingsutrymme, t.ex. framkomlighet med bil.

Angreppssätt och metoder

För att omsätta dessa tankar i praktiken presenterar Friberg och Larsson några grundläggande angreppssätt som medför att jämställdhetstänkandet kommer in tidigt i planeringsarbetet. Dessa utkristalleras utifrån en studie baserad på intervjuer med planerare. Planerarna har på olika sätt, på kommunal nivå, arbetat med jämställdhetsprojekt, dock inte specifikt inom transportområdet. Angreppssätten implicerar att individen måste lyftas fram i planeringen:²⁶

1. Utgå ifrån en **människosyn** som lyfter fram medborgaren och gör denne till subjekt i planeringen.
2. Utgå ifrån en **kunskapssyn** som tillmäter medborgares erfarenheter från sin vardag samma tyngd som planerares specialistkunskap. Detta bygger på dialog med medborgarna.
3. Utgå från tanken om **särart** – i avseendet att det finns olika grupper i samhället, med olika erfarenheter och förutsättningar – för att lyfta fram de specifika erfarenheter som kvinnor har pga. sociala, kulturella och biologiska skillnader mellan könen.
4. Utifrån tanken om **likhet** sträva efter lika antal kvinnor och män bland planerare och politiker, liksom att kvinnors erfarenheter får samma värde i planeringsarbetet.
5. Ha en **demokratisk utgångspunkt** och sträva efter att stärka kvinnors självständighet genom att låta vardagslivets rutiner – dvs. de ärenden som hör till och länkar samman omsorg och arbetsliv – ta plats i planeringen.

Olika rapporter²⁷ som föreslår arbetsmetoder för jämställdhetsarbete inom transportområdet, eller som utvärderar sådana insatser, återkommer i sina konkreta förslag till dessa utgångspunkter, liksom till arbetsstegen i *Trappan*. En stor del av innehållet i dessa kan sammanfattas under tre punkter:

Öka kunskapsnivån avseende genus och jämställdhet. Kunskap om kvinnors och mäns beteende och önskemål, liksom om genus och jämställdhet, är inget som direkt kan omsättas från personliga erfarenheter, vare sig man är kvinna eller man. Det är istället en kunskap som aktivt måste inhämtas professionellt. Inledningsvis kan detta göras i form av egenläsning och sammanställning av statistik, men ett viktigt steg är också seminarier och övningar där tjänstemän och politiker får hjälp att aktivt analysera om och hur olika aspekter är relevanta i det egna arbetet. Jämställdhetsarbetet stannar annars ofta vid att enbart räkna kvinnor och män i olika sammanhang, utan att ompröva värderingar i arbetsprocesserna.

²⁶ Friberg & Larsson 2002:188.

²⁷ Alingsås kommun 2010; Aretun, Faith-Ell & Levin 2010; Faith-Ell & Levin 2013; Fürst Hörte 2010; Larsson & Jalakas 2008; Levin & Faith-Ell 2011; Trivector Traffic 2010, 2012; Wittbom 2009.

Formulera tydliga och konkreta mål att arbeta efter. Det är grundläggande att "beköna" målen i olika styrdokument. Detta betyder att tydligt formulera att verksamheten avser både kvinnor och män – inte kunder, elever, resande eller brukare. För att resultat ska följas upp för båda grupper måste båda grupper synliggöras.

Det är ledningen, dvs. politiker och högt uppsatta chefer som måste formulera målen. Uppgiften ska inte lämnas till tjänstemännen då detta skapar förvirring och svårigheter i arbetet. Det är viktigt att försöka formulera tydliga och mätbara mål. Det kan dock vara svårt att definiera vad ett jämställt transportsystem är, liksom att veta vilka arbetsprocesser och åtgärder som leder till formulerade mål. Ett jämställt transportsystem kan t.ex. beskrivas utifrån Sveriges fyra jämställdhetspolitiska delmål, vilka omformuleras i relation till transportområdet.

Jämställdhet ska komma in tidigt i arbetsprocessen, inom hela organisationen. Jämställdhetsaspekten ska inte checkas av sent i genomförandet av olika projekt. Den ska heller inte kunna särkopplas från kärnverksamheten och hamna i sidoprojekt. Därför är det avgörande att t.ex. styrdokument som lyfter fram jämställdhet förankras i hela organisationen.

Jämställdhetsintegrering av organisationen startas genom att ifrågasätta arbetsprocesser, styrande mål, centrala värderingar, och om dessa inrymmer ett manligt eller kvinnligt sätt att arbeta. Detta kräver stöd i form av processkunskap, pedagogisk kompetens och intern organisationskunskap.

I planeringsskedet bör vissa konkreta frågor ställas: Vem föreslår en specifik åtgärd och vem definierar problemet bakom åtgärden (enligt vilka erfarenheter och prioriteringar)? Enligt vilka kriterier väljs deltagare till olika projekt eller beslutsfattande nivåer ut (vilken erfarenhet värdesätts)? Vem avser åtgärden och hur påverkas kvinnor och män av åtgärden? Att besvara dessa frågor på ett korrekt sätt kan kräva att en grundlig utredning måste göras. T.ex. kan man behöva hålla en medborgardialog i ett tidigt skede av projektet, så att åtgärder kan omformuleras eller omprioriteras vid behov.

Processer som exkluderar utsatta grupper: ett verktyg för bedömning av jämställdhet

Ett konkret sätt att bedöma om en åtgärd medverkar till ökad eller minskad jämställdhet är att utgå ifrån sju processer som tidigare forskning visat förstärker exkluderingen av redan utsatta grupper²⁸. Dessa gäller därmed inte bara kvinnor utan även andra grupper såsom låginkomsttagare, funktionshindrade, barn och äldre. En genomgång av studier av skillnader i kvinnors och mäns resande (se nästa kapitel) visar att samtliga dessa punkter, generellt, i någon form är aktuella för kvinnor som grupp. Dessa exkluderas genom:

1. **Fysisk exkludering.** Olika typer av fysiska barriärer, såsom fordonsdesign anpassad efter mäns kroppar och användning.

²⁸ Church, Frost & Sullivan 2000.

2. **Geografisk exkludering.** Bostadens lokalisering kan exkludera kvinnor från viktiga verksamheter om den ligger i ett område med dåliga kommunikationer. Detta gäller för kvinnor i högre omfattning om ett bra kollektivtrafikutbud, eller t.ex. ett cykelvägnät som även känns tryggt nattetid, inte finns nära bostaden.
3. **Exkludering från verksamheter genom avstånd.** Avståndet blir en barriär för dem som i lägre omfattning har tillgång till snabba färdmedel såsom bil (oftare kvinnor än män). Detta kan förstärkas när låginkomstgrupper lever segregerat i områden med dåligt lokalt utbud av t.ex. matvarubutiker, vård eller kulturaktiviteter.
4. **Ekonomisk exkludering.** Transportkostnader utgör ett hinder för grupper med lägre inkomster, där kvinnor är överrepresenterade.
5. **Tidsbaserad exkludering.** Kombinerat hushållsansvar och förvärvsarbete, i kombination med långsammare förflyttningar, gör att tidsbrist kan bli ett hinder och att kvinnors därmed inte har möjlighet att genomföra vissa aktiviteter.
6. **Exkludering baserad på rädsla.** Känsla av otrygghet och oro för att utsättas för övergrepp gör att man väljer att inte vistas i vissa platser, något som oftare drabbar kvinnor.
7. **Rumslig exkludering.** Detta avser rumsliga gränser som t.ex. *gated communities* eller VIP-väntasal på tågstation eller flygplats, vilka är reserverade för privilegierade grupper.

Dessa punkter kan ses som en typ av checklista när man funderar på om en åtgärd eller ett arbetsmoment påverkar (vissa grupper av) kvinnor och män på olika sätt. Man kan även tänka sig att den kan kompletteras med fler punkter som man i sitt dagliga arbete ser exkluderar endera gruppen.

Det är viktigt att poängtera att ovan nämnda processer bidrar till att systematiskt exkludera många kvinnor pga. stadens och regionens nuvarande utformning. Hade inte bilismfokuserade lösningar prioriterats i infrastrukturen så hade det inte utgjort ett problem att (bl.a.) kvinnor kör bil i lägre utsträckning. En alternativ och mer jämställd stads- eller regionstruktur skulle domineras av korta avstånd mellan verksamheter och prioritera cyklism, samt gynna stadsdelscentra och goda kollektivtrafiklösningar. Det är dock inte enbart en bilismfokuserad infrastruktur som exkluderar kvinnor, utan även andra aspekter bidrar till kvinnors exkludering. Dessa är att kvinnor generellt förflyttar sig kortare avstånd, oftare har omfattande hushållsansvar, har lägre inkomster, och i högre omfattning känner sig otrygga i det offentliga rummet.

4. Kvinnors och mäns resvanor, erfarenheter och preferenser

Hur man ska förstå statistiken

En vanlig fråga när det gäller jämställd transportplanering är hur skillnader i kvinnors och mäns rörlighet ska förstås i ett planeringssammanhang. Syftet med detta kapitel är att visa på centrala dimensioner av resan där kvinnor och män skiljer sig åt, och varför. Kunskapsöversikten fokuserar främst på aktuell svensk forskning om könsrelaterade likheter och skillnader kopplade till rörlighet och användning av transportrummet. Även andra studier tas dock med för att visa på hur skillnader varierar över tid och beroende på kontext (t.ex. mellan olika länder). Utländska studier tas även med när svenska inte finns, t.ex. avseende värderingar relaterade till rörlighet.

För att kunna analysera och förstå resvanestatistik som den som presenteras nedan, är det fundamentalt att ha kunskap om sammanhanget för resan, t.ex. hur omgivande transportinfrastruktur ser ut. Exempelvis utgör kollektivtrafik generellt en större andel av kvinnors resor. En tolkning av dess innebörd ska göras mot bakgrund av hur förutsättningarna för en smidig och god tillgänglighet med transportmedlet ser ut i det studerade området. Den ska också tolkas mot bakgrund av t.ex. de typer av ärenden som generellt görs av kvinnor, hur olika verksamheter är lokaliserade i relation till stadens form och kollektivtrafikens sträckning, liksom orsaker till att kvinnor oftare väljer att åka kollektivt. Att åka kollektivt kan därför både vara det bästa alternativet givet hennes behov och önskemål, eller ett väldigt betungande alternativ. När resvanedata sammanställs i en enskild kommun är det därför centralt att beakta dessa aspekter i analysen.

Fokus i detta avsnitt ligger på att visa och förklara skillnader mellan kvinnor och män, vilket innebär att de stora variationer som finns *inom* grupperna kvinnor och män indirekt döljs. Att t.ex. män kör bil oftare än kvinnor betyder därför inte att *alla män* har möjlighet till och vill köra bil, eller att *inga kvinnor* har möjlighet till och vill köra bil.

Hur reser kvinnor och män i idag?

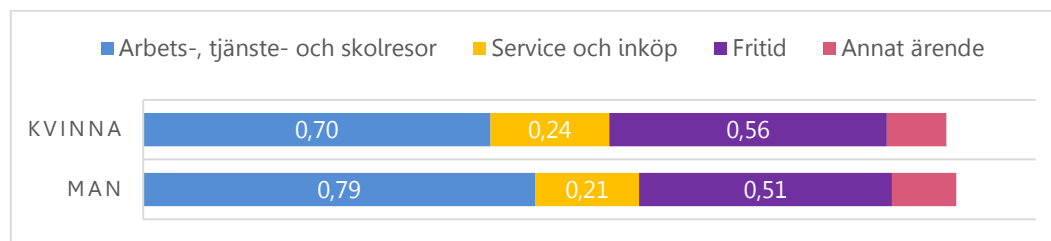
Svenska kvinnor och män genomför idag ungefär lika många resor per dag; kvinnor gör i genomsnitt 1,6 resor och män 1,7²⁹. Under senare tid har antalet vardagsresor dock ökat. Det är kvinnornas ökade resande som har orsakat denna ökning då mäns antal resor har varit oförändrat³⁰.

Ärendet för resan skiftar något mellan kvinnor och män, där män gör fler resor relaterade till förvärsarbete, medan kvinnor gör något fler resor för service, inköp och fritid (se figur

²⁹ Trafikanalys 2013.

³⁰ Gil Solá 2013, avser perioden 1994-2006.

1). Likartade mönster syns även i studier från Tyskland och Norge³¹. När man ser till resor som är tydligt genuskodade, t.ex. tjänsteresor som ofta är svåra att kombinera med vardagligt ansvar för barn, eller resor för barntillsyn, finns tydliga skillnader mellan kvinnor och män. Medan män gör tjänsteresor mer än dubbelt så ofta som kvinnor, gör kvinnor resor för barntillsyn dubbelt så ofta som män³².



Figur 1. Genomsnittligt antal resor per person och dag efter kön och huvudsakligt ärende år 2011–2012. Summa kvinnor 1,6 resor, summa män 1,7 resor.³³

I **avstånd** mätt gör män längre resor än kvinnor för nästan samtliga ärenden. Bland förvärvsarbetande är skillnaden störst när det gäller arbetsresan, där män gör drygt 30 procent längre resor än kvinnor³⁴. Dock sker en mindre konvergens över tid då kvinnor närmar sig mäns resvanor³⁵. Samtidigt finns stora regionala skillnader inom Sverige. I Malmöregionen gör t.ex. kvinnor och män lika långa arbetsresor, medan män i Göteborgsregionen gör nästan 50 procent längre arbetsresor än kvinnor³⁶. Även skillnader avseende arbetsresans hastighet syns mellan olika regioner.

Tabell 1. Genomsnittligt antal ärenden som genomförs under arbetsresan (som huvudresa), 1994/95 och 2005/06³⁷

År	Kvinna	Man	Könsindex*
1994/95	0,25	0,19	-26%
2005/06	0,28	0,21	-23%
Relativ förändring	+8%	+13%	

* Könsindex = (värde för man – värde för kvinna)/värde för kvinna.

Kvinnor gör mer **komplexa resor** än män, dvs. stannar oftare till för ett ärende på vägen (se tabell 1). När det gäller arbetsresor gör kvinnor i genomsnitt ett annat ärende under

³¹ Scheiner, Sicks & Holz-Rau 2011 för Tyskland; Hjorthol 2008 för Norge.

³² Gil Solá 2013.

³³ Figur efter statistik från Trafikanalys 2013.

³⁴ Gil Solá 2013.

³⁵ Gil Solá 2013, avser perioden 1994-2006; Elldér (kommande) avser perioden 1995-2011.

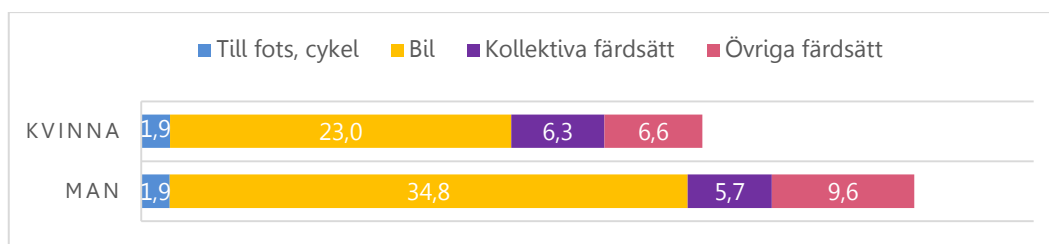
³⁶ Gil Solá 2013.

³⁷ Gil Solá 2013.

resan vid tre av tio arbetsresor, medan män gör det vid två av tio resor. Att kvinnor gör något mer komplexa resor är ett mönster som syns i många andra länder, t.ex. Norge och USA³⁸. Man kan dock se förändringar över tid i resans komplexitet då både kvinnor och män över tid har ökat antalet ärenden per arbetsresa, män något mer än kvinnor. Resans komplexitet varierar även över livscykeln³⁹ och med inkomst⁴⁰.

Även när det gäller **färdmedelsanvändning** syns tydliga skillnader mellan kvinnor och män. Kvinnor gör t.ex. en större andel av sina resor med kollektiva färdmedel. Men om man ser till det sammanlagda antalet kilometer som kvinnor och män färdas med olika färdmedel är skillnaderna inte stora när det gäller gång, cykel, och kollektivtrafik. Bilanvändningen skiljer sig dock tydligt mellan båda grupper, då män använder den väsentligt mer än kvinnor, trots att bilen är det dominerande färdmedlet hos båda grupper (se figur 2). Över tid har dock skillnaderna i bilanvändning minskat i vissa avseenden, t.ex. har kvinnor ökat andelen bilanvändning för arbetsresor medan mäns andel varit oförändrad⁴¹.

Även när det gäller färdmedelsanvändningen finns variationer beroende på livscykel, och därmed behov; t.ex. har kvinnor och män boende i hushåll med barn avsevärt längre samlade färdlängder som bilförare än kvinnor och män i hushåll utan barn⁴².



Figur 2. Genomsnittlig färdlängd (km) per person och dag efter kön och färdmedel, Sverige år 2011–2012. Summa kvinnor 37,7 km, summa män 52,0 km.⁴³

En viktig dimension av resan är dess **tidsåtgång och hastighet**. Kvinnor och män lägger drygt 70 minuter om dagen till resor⁴⁴, män något mer än kvinnor (se figur 3). Över tid har vardagens sammanlagda restid ökat, för kvinnor mer än för män⁴⁵.

Hur långt man tar sig under denna restid skiljer sig dock. När det gäller arbetsresan färdas män drygt 30 procent snabbare än kvinnor. Skillnaden i förflyttningshastighet har dock minskat något över tid och då på grund av att kvinnor ökat sina hastigheter marginellt medan män minskat dem marginellt⁴⁶. Kvinnor gör därför i genomsnitt en större tids-

³⁸ Hjorthol 1998; McGuckin & Nakamoto 2005 för USA.

³⁹ Krantz 1999, Hjorthol 1998.

⁴⁰ SIKÄ 2002, avser perioden 1994–2001.

⁴¹ Gil Solá 2013, avser perioden 1994–2006.

⁴² Fults & Börjesson 2010.

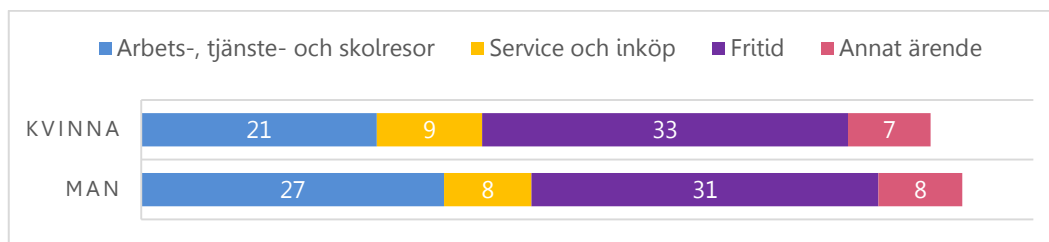
⁴³ Statistik från Trafikanalys 2013.

⁴⁴ Gil Solá 2013; Trafikanalys 2013.

⁴⁵ Gil Solá 2013, avser perioden 1994–2006.

⁴⁶ Gil Solá 2013, avser perioden 1994–2006.

mässig investering för en lika lång arbetsresa, vilket är anmärkningsvärt när restid ofta räknas som en ekonomisk kostnad i kalkyler som motiverar infrastrukturinvesteringar.



Figur 3. Genomsnittlig restid (minuter) per person och dag efter kön och huvudsakligt ärende, Sverige år 2011–2012. Summa kvinnor 71 minuter, summa män 74minuter.⁴⁷

Sammanfattningsvis kan man därför dra slutsatsen att kvinnors och mäns resande på många sätt skiljer sig. Samtidigt minskar skillnaderna i vissa avseenden över tid, och då oftast på grund av att kvinnors rörlighet närmar sig männens. Detta speglar att kvinnors och mäns vardag delvis skiljer sig, och att de långsamt blir mer lika, t.ex. avseende hushållsansvar och inkomstnivåer. Det är därför fortfarande av stor vikt att utgå ifrån kvinnors och mäns olika erfarenheter rörande t.ex. hur transportrummet används.

Varför skiljer sig kvinnors och mäns rörlighet åt?

Genus påverkar på många olika sätt

Det är viktigt att förstå vad som påverkar att kvinnor och män förflyttar sig på olika sätt. Allmänt sett kan man säga att både kvinnor och män reser främst för att få tillgång till olika verksamheter, vilka är geografiskt utspridda. Vilka dessa verksamheter är och var de ligger skiljer sig dock i viss omfattning mellan grupperna.

Flera aspekter påverkar vad kvinnor och män reser till, hur de gör det, när, i vilken ordning, etc., och dessa är relaterade till både *individ*, *verksamheterna*, och individens *sociala och fysiska omgivning*. Individrelaterade aspekter kan vara inkomst, kroppsstyrka och kunskap (t.ex. tillgång till körkort). Verksamhetsrelaterade aspekter kan vara genomförande av fritidsaktiviteter eller hämtning av barn på förskolan. Omgivningsrelaterade aspekter kan vara var förskolorna ligger, arbetsmarknadens rumsliga struktur, eller cykelväg- och busslinjenätets form och kvalitet⁴⁸.

Alla dessa aspekter är i sin tur i olika omfattning även påverkade av genusstrukturer i samhället. Detta betyder att t.ex. människors tillgång till olika färdmedel, deras värderingar och förväntningar, liksom omgivningens infrastruktur och lokaliseringmönster, är

⁴⁷ Egen figur efter statistik från Trafikanalys 2013, databasen RVU 2011-2012.

⁴⁸ Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005.

tydligt påverkade av att det finns kvinnligt och manligt kodade sätt att vara, erfarenheter och värderingar, alternativt att dessa är vanligare bland kvinnor respektive män⁴⁹.

Skillnad mellan *kön* och *genus*

Genus avser *attribut* som *relateras* till könen kvinna och man, liksom att det finns en maktrelation mellan dessa attribut⁵⁰. Det är därför viktigt att skilja mellan kvinna och man (*kön*) och kvinnligt och manligt (*genus*), då män kan anta traditionellt kvinnliga attribut såsom att ha huvudansvar i hushållet, och kvinnor kan anta manliga attribut såsom att ha det högst betalda jobbet i ett hushåll. Maktrelationen mellan manligt och kvinnligt i transportsystemet kan exemplifieras genom att bilen, traditionellt sett, är kopplad till mannen och ett manligt identitetsskapande, och mannen traditionellt sett har dominerat bilanvändningen⁵¹.

Vissa aspekter påverkar mer när det gäller att skapa skillnader mellan könen

Vissa specifika aspekter orsakar i högre omfattning än andra att kvinnor och män delvis förflyttar sig på olika sätt. Samtliga dessa är på olika sätt påverkade av genus. Det handlar till stor del om relationen till bilen, hushållsansvar, förväntningar om möjligheter på arbetsmarknaden liksom att arbetsmarknaden är könssegregerad, var man känner sig otrygg, och strategier för att hantera vardagens aktiviteter. Det handlar med andra ord delvis om faktorer som ligger utanför transportinfrastrukturen. Hur viktiga dessa aspekter är skiljer sig beroende på sammanhanget och vilken aspekt av transporterna som avses (t.ex. om det gäller typ av ärende för resan, vilka verksamheter man har tillgång till, hur man upplever en färdsträcka).

Som nämndes ovan syns en stor skillnad mellan kvinnor och män vad gäller **bilanvändningen** och flera genusrelaterade aspekter i samverkan orsakar detta. Dels har män generellt högre inkomster vilket underlättar tillgången till bil. Statistik visar t.ex. att män ökar andelen resor med bil för sin pendling med ökad inkomst, dock inte kvinnor⁵². Även skillnader mellan kvinnor och män vad gäller miljömedvetenhet kan påverka bilanvändningen. En äldre Göteborgsbaserad studie visar t.ex. att en mycket större andel av kvinnorna anser att det är dåligt för miljön att köra bil, än vad som gäller bland männen⁵³. Miljömedvetenhet verkar dock främst ha betydelse när det gäller viljan att minska bilanvändningen, medan tidigare bilvana är viktigare när det gäller hur mycket bil man faktiskt kör⁵⁴.

Ytterligare en aspekt är att bilen, och andra motorfordon, spelar en tydlig roll när manliga identiteter skapas. En koppling syns då till aspekter såsom risktagande, hastighet och

⁴⁹ Gil Solá 2013; Law 1999; Polk 1998.

⁵⁰ För en utförlig diskussion se Hirdman 2003.

⁵¹ Se t.ex. Landström 2006; Mellström 2004; Polk 1998; Wajcman 1991.

⁵² Gil Solá 2013.

⁵³ Polk 1998.

⁵⁴ Matthies, Kuhn & Klöckner 2002.

teknik⁵⁵. I statistiken speglas mäns större risktagande bl.a. i att kvinnor oftare än män tycker det är viktigt att hålla hastighetsgränser och att unga män oftare kör onyktra⁵⁶. Män tycker också oftare att det är en rättighet att ha bil⁵⁷. Dock syns inga skillnader mellan kvinnor och män i hur de upplever bilkörning när det gäller känsla av frihet eller hur roligt det är att köra bil⁵⁸.

En annan viktig aspekt när det gäller bilanvändningen är roller och arbetsdelning inom hushållet, såsom vem som ansvarar för bilen, vilket markerar vem som har makten över färdmedlet. Ofta finns en syn på mannen som den "naturlige" bilanvändaren, vilket leder till att kvinnan får sämre tillgång till bilen⁵⁹. Könroller relaterade till bilen påverkar vem i ett sambohushåll som kör den enda bilen och om man köper en andra bil. I en Göteborgsbaserad intervjustudie argumenterar vissa hushåll för att bilens kostnad utgör ett hinder för att skaffa en andra bil när det är kvinnan som skulle köra den, samtidigt som detta argument aldrig nämns i relation till mäns behov⁶⁰. Samtidigt kan det finnas olika typer av genuspräglade relationer till bilen beroende på kontexten. T.ex. kan synen på vad som är en bra mamma i vissa länder definieras utifrån den omvårdnad som kvinnan ger barnen genom att skjutsa dem till skola och andra aktiviteter⁶¹.

Hushållsansvaret – något som kvinnor oftare har – påverkar vilken typ av ärenden man gör och hur mycket tid som finns över för ytterligare aktiviteter⁶². I Sverige lägger kvinnor mer tid på hushållsarbete än män och arbetar oftare deltid. I vilken omfattning kvinnor och män förvärvsarbetar skiljer sig dock beroende på livsfas, t.ex. ökar andelen deltidsarbetande kvinnor ju fler barn de har, medan männens arbetstid blir oförändrad⁶³. Detta leder till att kvinnor gör resor för barnomsorg oftare, vilket påverkar vilka delar av staden de förflyttar sig i, hur långt de hinner ta sig givet vardagens begränsade tidsbudget, och att de oftare än män färdas med barn, bär matkassar, mm. Den ojämna fördelningen av hushållsarbete ställer också ofta krav på närvaro i hemmet för kvinnor i större omfattning än för män, vilket sätter gränser för vilken arbetsmarknad hon faktiskt har inom räckhåll.

Över tid kan man dock se en förändring avseende hur mycket tid kvinnor och män lägger på hushållsarbete. Sedan 1990/91 har kvinnor minskat tiden för obetalt arbete med drygt en timme per vardagsdygn – till 3,5 timmar – medan män har ökat tiden för samma arbete med 8 minuter – till 2,5 timmar⁶⁴.

Vart i staden man förflyttar sig är också relaterat till att kvinnor och män till stor del har olika **arbetsmarknader**. Medan sju av tio anställda kvinnor arbetar inom kvinno-dominerade yrkesgrupper, arbetar sju av tio anställda män inom mansdominerade yrkes-

⁵⁵ Se t.ex. Balkmar 2012; Landström 2006; Mellström 2004; Polk 1998; Wajcman 1991.

⁵⁶ Trafikverket 2010; Trafikverket Internetkälla 2014-04-01.

⁵⁷ Polk 1998 i en Göteborgsbaserad studie.

⁵⁸ Polk 1998.

⁵⁹ Polk 1998.

⁶⁰ Gil Solá 2013, avser arbetsresan.

⁶¹ Murray 2009.

⁶² Jmf Scholten, Friberg & Sandén 2012.

⁶³ SCB 2012.

⁶⁴ SCB 2012.

grupper⁶⁵. Att arbetsmarknaden är könssegregerad påverkar dels lönenivåer och därmed ekonomiska möjligheter för rörlighet. Eftersom kvinno- respektive mansdominerade arbetsplatser delvis har olika lokalisering i staden och regionen påverkas även avståndet mellan bostad och arbete. Även behovet av färdmedel kan påverkas då kollektivtrafiken ibland är bättre utbyggd i områden som domineras av kvinnliga arbetsplatser, som t.ex. sjukhus⁶⁶.

Känslor av **otrygghet** i det offentliga rummet, däribland trafikrummet, begränsar ibland kvinnors rörlighet, speciellt nattetid⁶⁷. Utbudet av möjliga transportsträckor eller färdmedel minskar för dessa kvinnor när de t.ex. undviker dåligt belysta platser. Istället väljer de vägar som känns tryggare men som ur trafiksäkerhetssynpunkt kan vara mer osäkra, såsom att cykla på en väl upplyst bilväg istället för en cykelväg kantad av stora buskage⁶⁸. Trots att kvinnor ofta upplever otrygghet i offentliga platser är frågan inte bara aktuell för dem. Även en stor andel av männen känner sig ofta otrygga i t.ex. tunnlar eller parkmiljöer nattetid, och undviker dem därför⁶⁹. Trygghet är därför inte en kvinnofråga enbart.

Resan kan också utgöra en **strategi** för att hantera vardagen och dess aktiviteter, och i denna roll skilja sig mellan kvinnor och män. Resan sätts då i ett större sammanhang där själva förflyttningen inte står i fokus. När resan ses ur detta vardagsperspektiv förstås konsekvenserna av hur resan genomförs bättre. Dessa strategier för att hantera vardagens aktiviteter är tydligt knutna till dimensionerna tid och rum och kan därför kallas just *tidrumsliga strategier för att hantera vardagen*⁷⁰. En sådan strategi kan vara att ta ett jobb nära hemmet och på så sätt minska restiden, en annan kan vara att använda restiden till annat än förflyttningen och på så sätt frigöra tid. I vilken omfattning resenären och hans hushåll kan ta hjälp av dessa strategier påverkar i hög omfattning hur olika resor upplevs och kan genomföras, varför de även påverkar möjligheterna för regionförstoring.

Man kan tala om tre *grundläggande* typer av tidrumsliga strategier, vilka har olika syften (se figur 4). *Flexibilitetsstrategier* möjliggör en tidsmässig och rumslig anpassning mellan aktiviteter, eller en anpassning av aktiviteter till andra behov och önskemål (t.ex. att arbeta flextid och på olika platser). *Tidsfrigörande strategier* avser att få en bättre balans och utrymme i vardagens annars pressade tidsbudget genom att "skapa" tid (t.ex. att gå ner i arbetstid, att förkorta arbetsresans tidsåtgång och att använda restiden för parallella aktiviteter). *Renodlade tillgänglighetsstrategier* syftar till att skapa förutsättningar för en god och smidig tillgång till verksamheter och platser (t.ex. genom geografisk närhet, tillgång till snabba transporter, eller att bo och arbeta i närheten av olika transportmöjligheter).

Då kvinnor och män delvis lever olika liv, med olika åtaganden, möjligheter och värderingar, använder sig kvinnor och män ibland av strategierna på olika sätt och i olika omfattning. Att gå ner i arbetstid är t.ex. en tidsfrigörande strategi som statistiskt dominerar

⁶⁵ SCB 2012.

⁶⁶ Gil Solá 2013; Eлдér, Gil Solá & Larsson 2012.

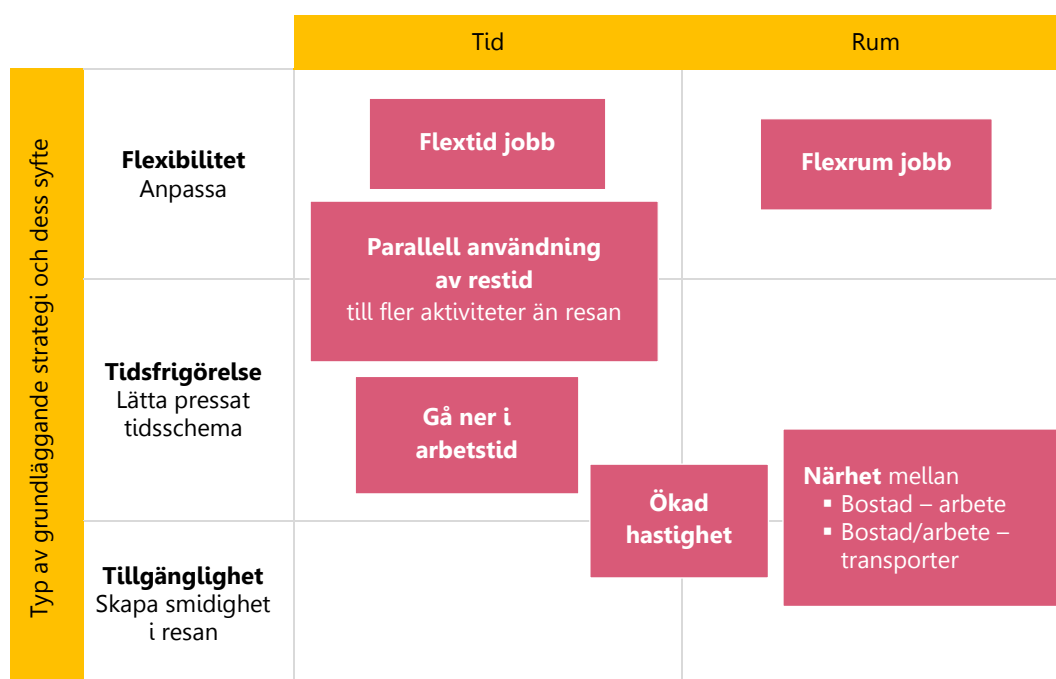
⁶⁷ Se t.ex. Andersson 2001; Polk 2005; Sandberg 2011; Schmucki 2012.

⁶⁸ Andersson 2001.

⁶⁹ Polk 2005.

⁷⁰ Gil Solá 2013.

bland kvinnor, t.ex. vid vård av barn⁷¹. En norsk studie⁷² visar också att parallell restidsanvändning uppskattas mer av kvinnor än av män. När det gäller tillgänglighetsstrategin syns skillnader mellan kvinnor och män då önskemål om närhet till viktiga verksamheter i omgivningen som ett medel för att uppnå tillgänglighet i en svensk intervjustudie uttrycks som mer centralt av kvinnor⁷³. Detta hänger samman med hur bilen fördelas mellan könen, att kvinnorna har tydligare önskemål om närhet till barnen under arbetstid, liksom att de ofta har huvudansvar för hushållet. Andra studier bekräftar resultatet och visar att kvinnor värdesätter närhet till olika verksamheter högre än män⁷⁴, och att män är mer villiga att betala för snabbare transporter än vad kvinnor är⁷⁵. Med andra ord har kvinnor och män delvis olika tidrumsliga strategier för att hantera sin vardag. Detta beror på skillnader i värderingar, vilka aktiviteter som genomförs, samt deras tillgång till färdmedelsresurser.



Figur 4. Strategier som underlättar vardagen. Relateras till sitt syfte samt den dimension som strategin utspelar sig i.

⁷¹ Larsson 2010.

⁷² Hjorthol 2001.

⁷³ Gil Solá 2013.

⁷⁴ Haugen 2011.

⁷⁵ Sjöstrand 2001.

5. Exempel på initiativ för ökad jämställdhet i transportområdet

Inspirerande bredd av arbetssätt

Vilken typ av åtgärder kan kommuner arbeta med för att öka jämställdheten inom transportområdet? I detta kapitel ges en kortfattad beskrivning av exempel på initiativ för ökad jämställdhet inom området. Syftet är att ge inspiration, belysa bredden av arbetssätt, samt vilka steg i jämställdhetsintegreringsprocessen som kommuner ofta arbetar inom. För den som är intresserad finns mer att läsa om varje enskilt exempel i hänvisat källmaterial.

Mängden påträffade exempel visar på en stor och inspirerande bredd av initiativ. Ett flertal kommuner har på olika sätt försökt påbörja ett arbete för ökad jämställdhet när det gäller invånarnas resor. De flesta påträffade exemplen på sådana initiativ har genomförts inom ramarna för SKL's Program för Hållbar Jämställdhet. Programmet utgör en särskild satsning till kommuner, landsting, regioner för att arbeta med jämställd service⁷⁶. I tabell 2 ges en översikt över initiativen. Denna bygger främst på skriftliga rapporter om projekten. I de fall organisationerna ingår som exempel på kommuner som har kommit en längre bit på vägen (se kapitel 6) bygger beskrivningen även på intervjuer med berörda tjänstemän.

Tre övergripande typer av initiativ, och mycket kvar att göra

Påträffade initiativ har en stor spridning och handlar grovt sorterat om att *öka kunskapen i organisationen*, att *förändra arbetsförfaranden inom organisationen* och att *genomföra konkreta åtgärder* (se tabell 2 nedan).

Ökad kunskap i organisationen. Flera olika åtgärder ökar kunskapen inom organisationen. Ett första steg i detta arbete är att ge grundläggande kunskap om jämställdhet och genus till samtliga eller specifika grupper av tjänstemän och politiker genom olika utbildningar i ämnet (både allmänna och specifikt kopplade till transportfrågor). I nästa steg kan kunskapen ökas genom olika typer av *kartläggningar* av i vilken omfattning organisationens arbete verkar för ökad jämställdhet i verksamheten. T.ex. kan man ta fram och analysera könsuppdelad statistik, vilket ökar kunskapen om kvinnors och mäns resmönster och i förlängningen om i vilken omfattning investeringar som gynnar olika färdmedel gynnar respektive grupp. Andra kartläggningar kan fokusera på om organisationens arbete tar hänsyn till kvinnors och mäns erfarenheter i samma utsträckning (såsom sociotopkartering), eller på kunskapsläget inom organisationen avseende jämställdhet och genus.

⁷⁶ Sveriges Kommuner och Landsting Internetkälla 2014-05-21. Läs mer om programmet i kapitel 2.

En specifik och viktig kartläggningsmetod är *gender budgeting*, eller jämställd investeringsbudget. Denna innebär en analys av hur offentliga resurser används och syftar till att skapa en rättvis könsmässig fördelning av dessa. Den belyser om resurserna läggs på traditionellt manliga aktiviteter, eller på aspekter som män ofta prioriteringar eller önskar, så att en omstrukturering kan göras vid behov ⁷⁷. När det gäller trafikplanering bygger metoden även på resvanedata, då man relaterar investeringar som berör olika färdmedel till vilka resenärer som vanligtvis använder dessa. Att införa *gender budgeting* kan innebära omfattande arbete varför man ibland börjar med att införa den för enbart en del av verksamheten. Arbetet med *gender budgeting* kan även lägga grunden till utformning av nya strategier och förändring av arbetsprocesser.

I tabellen nedan är dessa initiativ blåmarkerade med underkategorierna Grundkunskap, Kartläggning och Budget.

Förändrat arbetssätt inom organisationen. Till denna typ av initiativ hör införande av olika nya *arbetssätt, strategier och planer*. Det kan handla om att omarbeta en trafikplan så att den beskriver hur den enskilde planeraren kan ta hänsyn till kvinnors och mäns erfarenheter och generella rörlighet i samma omfattning. Det kan också handla om att formulera nya mål för verksamheten, och att ställa krav på könsuppdelad statistik i organisationens rapporter. Förändrade arbetssätt kan innebära en omarbetad arbetsprocess vid större planärenden för att i ett specifikt steg avgöra om det finns behov av underlag som rör sociala perspektiv. Man kan även utarbeta interna checklistor för jämställdhetsarbete.

Ett specifikt sätt att jämställdhetsintegrera arbetsprocessen är att i högre omfattning genom olika metoder införliva *medborgarnas erfarenheter* och önskemål i planeringsarbetet, bl.a. kvinnors. Flera kommuner försöker förbättra bemötandet av och dialogen med invånarna i syfte att bättre fånga upp och integrera deras olika erfarenheter i diverse processer och åtgärder. Detta handlar om dels utveckling av samrådsformer och medborgardialog. Det handlar också om utvärdering och förbättring av bemötande av olika grupper av medborgare, t.ex. när de hör av sig med klagomål.

Vissa aspekter av dessa förändrade arbetssätt relaterar till Friberg och Larssons fem föreslagna angreppssätt⁷⁸ som leder till att jämställdhetstänkandet kommer in tidigt i planeringsarbetet. Tydligt återkommande är momentet att göra medborgaren till subjekt i planeringen, här genom förbättrad medborgardialog. Detta är något som flera kommuner har försökt förbättra. Frågan är dock hur långt de egentligen har kommit, t.ex. avseende hur tidigt i processen dialogerna hålls, vilka åsikter som lyssnas till, liksom i vilken grad medborgarnas åsikter i slutänden påverkar olika beslut. Det är även många gånger svårt att utifrån rapportmaterialet reda ut vilka grupper, utöver kvinnor, som man vill fånga upp erfarenheter från. Att besvara dessa frågor kräver en djupare studie än den genomförda.

Initiativ som avser att förändra arbetssätt inom organisationen är i tabellen nedan gulmarkerade med underkategorierna Arbetssätt, Strategi och Medborgare.

⁷⁷ Jämställ.nu Internetkälla 2014-05-20. På Jämställ.nu finns länkade dokument som ingående beskriver hur man kan arbeta med metoden.

⁷⁸ Friberg & Larsson 2002, se kapitel 3.

Konkreta åtgärder. En central insats för att jämställhetsintegrera verksamheten när det gäller transportområdet är konkreta eller fysiska åtgärder. Dessa kan ha som syfte att öka *tryggheten* genom t.ex. ändrad belysning. De kan också syfta till att *förbättra förutsättningarna för gång, cykling och kollektivtrafik*, t.ex. genom ökad prioritering av gång och cykel i väghållningen. De kan också fokusera på *lokalisering* av olika verksamheter för att minska avstånd. I tabellen nedan är dessa typer av initiativ grönmarkerade och har underkategorierna Trygghet, Färdmedel och Lokalisering.

Det är bara en bråkdel av de beskrivna initiativen som berör konkreta fysiska åtgärder kopplade till skillnader i kvinnors och mäns rörlighet. Det är dock dessa konkreta åtgärder som direkt relaterar till processer som exkluderar redan utsatta grupper⁷⁹. Övriga typer av initiativ, dvs. med fokus på ökad kunskap och förändrat arbetssätt i organisationen, lägger dock grunden för planerarnas kompetens och praktiska möjligheter att i det konkreta arbetet undvika att grupperna exkluderas genom just transportsystemet.

De fysiska åtgärder som syns bland påträffade exempel fokuserar till stor del bara på vissa typer av processer. Dessa är exkludering på grund av rädsla och geografisk exkludering. Med andra ord är det åtgärder som syftar till att öka känslan av trygghet och att i begränsad form förbättra förutsättningarna för resor med de färdmedel som kvinnor använder i högre omfattning än män. T.ex. görs parkeringshus tryggare och gång- och cykelvägar prioriteras i snöröjningen. Framförallt de kommuner som lyfter fram få initiativ verkar välja mer kända och okontroversiella lösningar som dessa. Att kvinnor generellt gör kortare, långsammare och mer komplexa resor, liksom oftare gör resor som relateras till hushållsansvar, är något som sällan hanteras i nämnda initiativ. Detta kan delvis bero på att verksamheters lokalisering anses tillhöra den översiktliga planeringen, medan den översiktliga planeringen inte ser det som en jämställdhetsfråga. Att åtgärder som syftar till att undvika fysisk exkludering (dvs. anpassning av miljön till kvinnors fysiska förutsättningar) inte lyfts fram i sammanhanget skulle kunna bero på att dessa åtgärder redan täcks genom arbete för att öka tillgängligheten för t.ex. rörelsehindrade.

Med andra ord finns flera processer som exkluderar bl.a. kvinnor som inte alls, eller i låg omfattning, relateras till i initiativen. Utifrån de exkluderande processerna kan man föreslå att vissa åtgärder får större plats i kommunernas konkreta arbete i syfte att förbättra jämställdheten: 1) att i högre omfattning ta hänsyn till kvinnors fysiska förutsättningar, 2) att underlätta resor mellan olika verksamheter och platser med andra färdmedel än bilen, 3) att minska avstånden mellan olika verksamheter, t.ex. genom att skapa en större blandning av verksamheter, 4) att minska kostnaden för kollektivtrafiken för individen, 5) att genom infrastrukturens utformning minska tidsåtgången för de färdmedel som kvinnor som grupp oftare tar, dvs. andra färdmedel än bilen, samt att lokalisera serviceverksamheter såsom livsmedelsbutiker, apotek och grundskolor i närheten av varandra i syfte att underlätta för komplexa resor relaterade till hushållsansvar, 6) att se till att inte skapa rum, såsom väntsalar, som direkt eller indirekt stänger ute kvinnor. Trots att dessa åtgärder inte tas upp som initiativ för ökad jämställdhet av de berörda kommunerna, eller av andra kommuner, är det dock troligtvis något som flera arbetar med utan att kalla det för jämställdhetsarbete.

⁷⁹ Church, Frost & Sullivan 2000, se kapitel 3.

Tabell 2. Exempel på initiativ för ökad jämställdhet i transportområdet

Kommun, avdelning och ev. projektnamn	Projektets/arbetets innehåll	Typ av initiativ ⁸⁰	Steg ⁸¹
<i>Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsförv.</i> ⁸² Se även intervju i avsnitt 6.	Utbildning av politiker och personal när det gäller jämställdhet, mm.	Grundkunskap	1
	Samtliga nämnder och förvaltningar har kartlagt en del av sin verksamhet ur jämställdhetsperspektiv.	Kartläggning	4
	Krav på könsuppdelad statistik i rapporter som ska bli offentliga.	Kartläggning/ Strategi	5
	Jämställdhetsanalys av investeringsbudget.	Budget	5
	Förslag till hur kommunens trafikplan bättre kan svara mot kvinnors och mäns behov.	Strategi	6
<i>Gotlands kommun, Samhällsbyggnadsförv.</i> ⁸³	Sociotopkatering som visar hur den fysiska miljön används och upplevs av kvinnor och män (medborgarna deltar aktivt).	Medborgare/ Kartläggning	5
	Nya arbetssätt vid samråd.	Medborgare	6
	Omarbetad arbetsprocess vid större planärenden för att avgöra behov av underlag som rör sociala perspektiv.	Arbetsätt	6
<i>Göteborgs stad, Tre stadsdelsförv.</i> ⁸⁴	Utbildningar i jämställdhet för personer som driver utvecklingsarbete med dialoger.	Grundkunskap	1
	Utarbetning av metodstöd för jämställdhetsäkrad medborgardialog. Denna prövades i samarbete med Trafikkontoret.	Medborgare	6
<i>Göteborgs stad, "Jämställd parkering"</i> ⁸⁵	Ändrad fysisk omgivning för trygga parkeringshus. T.ex. har man ändrat belysning.	Trygghet	7
	Utarbetning av inventeringsmall för parkeringsanläggningar, används nu för Parkeringsbolagets alla anläggningar.	Arbetsätt	6
<i>Hedemora kommun</i> ⁸⁶	Återvinningscentral har lokaliserats nära centralorten för att vara mer tillgänglig för cyklister.	Lokalisering	7

⁸⁰ Initiativ som ökar kunskapen i organisationen är här blåmarkerade, initiativ som avser att förändra arbetssättet inom organisationen är gulmarkerade, och initiativ som avser konkreta åtgärder är grönmärkade.

⁸¹ Avser vilket steg i Trappan (se kapitel 3).

⁸² Eskilstuna kommun 2010 [okänt år]; Intervju med Anna Bergfors Fall; Jämställ.nu Internetkälla 2014-02-25c.

⁸³ Gotlands kommun 2010; Gotlands kommun Internetkälla 2014-05-02; Jämställ.nu Internetkälla 2014-02-25e; Region Gotland 2013.

⁸⁴ Göteborgs stad [okänt år].

⁸⁵ Göteborgs stad [okänt år]; Jämställ.nu Internetkälla 2014-02-25a.

Kommun, avdelning och ev. projektnamn	Projektets/arbetets innehåll	Typ av initiativ ⁸⁰	Steg ⁸¹
<i>Huddinge kommun, "Tryggare och mer jämställd stadsmiljö"</i> ⁸⁷	Utarbetning av handbok som beskriver verktyg och metoder för att öka tryggheten vid nyanläggning och upprustning av offentliga miljöer.	Strategi/ Trygghet	6
<i>Kalmar Länstrafik, "Nattstopp"</i> ⁸⁸	Införande av stopp som kan begäras mellan två hållplatser på linjen, för tryggare kollektivtrafik.	Trygghet/ Färdmedel	7
<i>Karlskoga kommun, Stadsbyggnadsförv. "Jämställd snöröjning"</i> ⁸⁹	Omprioritering avseende vilka vägar som ska snöröjas först. Bussar samt gång- och cykelvägar prioriteras nu i hög grad framför bilvägarna.	Färdmedel/ Arbetsätt	7
<i>Karlskoga kommun, Stadsbyggnadsförv. "Värdering av stadsmiljöer"</i> ⁹⁰	Utvärdering av hur medborgarna upplever olika platser. Metoden innebär att bilder visas för deltagare, svaren samlas in i enkäter.	Medborgare	5
<i>Karlskrona kommun, Tekniska förv.</i> ⁹¹	Registrering av kön för den som lämnar in synpunkter och klagomål till förvaltningen.	Medborgare	5
	Framtagning av checklista som har spridits på förvaltningen och används i det löpande arbetet.	Arbetsätt	6
<i>Linköpings kommun, Miljö- och samhällsbyggnadsförv. "Kvalitet Jämt Linköping"</i> ⁹²	Granskning av vilken service medborgarna får när de kontakter förvaltningen angående frågor om trafiksäkerhet och parkunderhåll.	Medborgare/ Kartläggning	-
<i>Malmö stad, Gatukontoret, "Hållbar Jämställdhet i kollektivtrafiken"</i> ⁹³	Kartläggning av organisationens kunskapsläge när det gäller jämställdhet, mm.	Kartläggning	2
Se även intervju i avsnitt 6.	Konsekvensanalys av ett scenario där staden kvinnor reser som män i termer av utsläpp, stadens markanvändning, mm.	Kartläggning	2
	Textanalyser och bildanalyser av fotografier i rapporter och utredningar.	Kartläggning	-
	Utarbetning av diskussionsunderlag i form av köns-uppdelad resvanestatistik.	Kartläggning	2, 5
	Utveckling av nya former för medborgardialog.	Medborgare	6

⁸⁶ Hedemora kommun (2013).

⁸⁷ Huddinge kommun [okänt år].

⁸⁸ Alingsås kommun 2010; Jämställ.nu Internetkälla 2014-02-25f; Kalmar kommun Internetkälla 2014-05-02.

⁸⁹ Jämställ.nu Internetkälla 2014-02-25d; Karlskoga kommun 2010a. Denna åtgärd har blivit mycket uppmärksam, bl.a. i SKL's film om Startpaketet för hållbar jämställdhet. Se <http://vimeo.com/53928212>.

⁹⁰ Karlskoga kommun 2010b.

⁹¹ Karlskrona kommun 2013.

⁹² Linköpings kommun 2010.

⁹³ Intervju med Linda Göransson; Jämställ.nu Internetkälla 2014-02-25b; Levin & Faith-Ell 2011; Malmö stad 2010, 2013, [okänt år].

Kommun, avdelning och ev. projektnamn	Projektets/arbetets innehåll	Typ av initiativ ⁸⁰	Steg ⁸¹
	Rationalisering och anpassning av de nationella jämställdhetsmålen till verksamhetens arbete.	Strategi	6
	Seminarium för att sprida resultat och effekter av jämställdhetsarbetet.	Strategi	8
<i>Regionförbundet Östsam, "Regional utveckling med tydligt jämställdhetsperspektiv" (området kollektivtrafik)</i> ⁹⁴	Utbildning för områdesansvariga politiker, tjänstemän och utförare när det gäller jämställdhet, mm.	Grundkunskap	1
	Analys av tidigare genomförda resvaneundersökningar.	Kartläggning	5
	Formulering av ny strategisk plan för kollektivtrafiken i Östergötland, vilken är vägledande för beställning av kollektivtrafik. Utarbetning gjordes med expertstöd och processinriktat förankringsarbete i olika arbetsgrupper bestående av både tjänstemän och politiker. Planen innehåller nu konsupplad statistik och konsupplade indikatorer för uppföljning.	Strategi	6
<i>Uddevalla kommun, Tekniska kontoret</i> ⁹⁵	Undersökning av bl.a. vilken typ av vägunderhåll som prioriteras av medborgarna. Denna visar bl.a. att kvinnor vintertid oftare använder gång- och cykelbanor och att de i högre omfattning upplever brister i halkbekämpning och snöröjning.	Kartläggning	5
	Framtagande av konsupplad resvanestatistik.	Kartläggning	5
	Förbättrad belysning som trygghetsökande åtgärd.	Trygghet	7
<i>Umeå kommun/Umeå, Parkerings AB</i> ⁹⁶	Politiker och tjänstemän genomförde rollspel där de fick uppleva parkeringshuset utifrån olika medborgares villkor.	Grundkunskap	1
	Trygghetsanpassning av ett parkeringshus. Renovering gjordes med hänsyn till nya erfarenheter (se ovanstående åtgärd)	Trygghet	7
<i>Västerås stad, Tekniska kontoret</i> ⁹⁷	Utbildning av personal när det gäller jämställdhet, mm.	Grundkunskap	1
Se även intervju i avsnitt 6.	Jämställdhetsanalys av investeringsbudget. Denna utgick från resvaneundersökning och fördelning av färdmedelsanvändning mellan kvinnor och män.	Budget/ Kartläggning	5
	Workshop för att lyfta fram hur man kan utarbeta checklistor för jämställdhetsarbetet.	Arbetsätt	6

⁹⁴ Regionförbundet Östsam [okänt år].

⁹⁵ Uddevalla kommun 2013.

⁹⁶ Alingsås kommun 2010; Umeå kommun Internetkälla 2014-02-26.

⁹⁷ Intervju med Linnea Viklund; Västerås stad 2013; Trivector 2012.

Avslutningsvis tyder innehållet i åtgärderna på att arbetet med att öka jämställdheten i transportområdet ofta förs på en grundläggande nivå. T.ex. är systematiskt framtagande och analys av könsuppdelad statistik ett nytt arbetssätt för många kommuner. Ökad trygghet nämns också flera gånger som en av få åtgärder för ökad jämställdhet. Det finns ett intresse för att arbeta med jämställdhetsfrågor inom transportområdet, men kunskapen ur jämställdhetssynpunkt ofta är låg, alternativt att man inte har haft möjlighet att driva de projekt man önskar.

Många steg i jämställdhetsintegreringen svåra att genomföra

Initiativen kan också inordnas under steg i *Trappan* för jämställdhetsintegrering för att visa på vilka nivåer kommunerna har valt att arbeta (se tabell 2 och 3).

Flera av de berörda kommunerna arbetar inom steg 1, dvs. att de skaffar sig en grundläggande förståelse för vad genus, jämställdhet och jämställdhetsintegrering är. Detta görs genom olika utbildningar och man går i regel vidare till arbete med ytterligare steg i jämställdhetsintegreringen.

Utifrån vad man kan se i rapporterna är det bara i en kommun (Malmö) som arbetet har fokuserat på steg 2, dvs. att reda ut förutsättningarna för förändring. Man har då kartlagt organisationens kunskapsläge när det gäller jämställdhet och utarbetat diskussionsunderlag. Ingen kommun har rapporterat en tydlig och genomtänkt strategi för jämställdhetsarbetet inom transportområdet, dvs. steg 3.

Steg 4, att inventera vilka delar av verksamheten som ska jämställdhetsintegreras, är också något som sällan rapporteras. Bara en kommun (Eskilstuna) har tydligt beskrivit detta. Steg 2 och 4, dvs. att undersöka förutsättningar för förändring och att inventera vilka delar av verksamheten som ska jämställdhetsintegreras, är därmed sällsynta steg som bara kommuner som har kommit en bit med jämställdhetsintegreringen (se kapitel 6) verkar ha genomfört.

För steg 5 och 6, dvs. att kartlägga och analysera verksamhetens målgrupp(er) och att formulera mål och åtgärder, återfinns flera olika initiativ. Här går kommunerna rakt på sak och tar fram och analyserar statistik, påbörjar *gender budgeting*, omarbetar planer, och utarbetar checklistor, bland annat.

Att genomföra olika åtgärder, steg 7, kan tolkas som genomförande av enskilda konkreta projekt, något som flera kommuner har gjort i begränsad omfattning, t.ex. genom trygghetsförbättrande åtgärder. Dock görs detta ofta utan att föregås av inventering av verksamhetens behov av åtgärder eller att tydliga mål formuleras för jämställdhetsarbetet.

Tabell 3. Exempel på initiativ inordnade under steg i *Trappan*.

Steg	Exempel på arbetsmoment inom steget	
<i>Steg 1</i>	<i>Grundläggande förståelse</i>	Kurser och föreläsningar om genus och jämställdhet.
<i>Steg 2</i>	<i>Förutsättningar för förändring</i>	Interna diskussioner kring vad jämställdhets innebär inom den egna verksamheten.
<i>Steg 3</i>	<i>Planera förändringsarbete</i>	Ledningens målformulering och planering för förändringsarbete.
<i>Steg 4</i>	<i>Inventera verksamheten</i>	Inventering av vilka delar av verksamheten som ska jämställdhetsintegreras.
<i>Steg 5</i>	<i>Kartlägga verksamhet</i>	Framtagande och analys av könsuppdelad statistik, <i>gender budgeting</i> , sociotopkatering.
<i>Steg 6</i>	<i>Formulera mål och åtgärder</i>	Omarbetsning av befintliga, eller utformning av nya, planer och strategidokument, formulering av mål för verksamheten, utformning och användning av checklistor, olika typer av och arbetsprocesser och samråd.
<i>Steg 7</i>	<i>Genomföra åtgärder</i>	Konkreta åtgärder som förändrar förutsättningar för resande.
<i>Steg 8</i>	<i>Följa upp</i>	Spridning av erfarenheter och uppföljning av arbetet.

Sammataget antyder denna analys att arbetet med jämställdhetsintegrering i de berörda kommunerna ofta sker ostrukturerat. Man kan snarare tala om att det i regel genomförs spridda initiativ för att öka jämställdheten i transportområdet. Vissa steg i *Trappan* verkar vara svårare att arbeta med än andra. Konkreta och avgränsade åtgärder som att utbilda och ta fram könsuppdelad statistik, liksom påbörja ett arbete med *gender budgeting* verkar ligga nära tillhands. Att genomföra enstaka fysiska åtgärder likaså. De steg som kräver en bred och djup förståelse för vad jämställdhet innebär för organisationens verksamhet tas dock sällan tag i, troligtvis för att kunskap saknas. Dessa är att systematiskt inventera vilka delar av verksamheten som ska jämställdhetsintegreras, att formulera var i arbetsprocessen som jämställdhetsfrågor bör lyftas fram, att utforma en övergripande strategi för jämställdhetsarbetet inom transportområdet, och att utveckla strategiska planer. För att komma vidare i detta arbete behöver därför kommunerna ytterligare kunskap och kompetens i området.

I nästa avsnitt presenteras tre kommuner som på ett mer genomgripande sätt har arbetat med jämställdhetsintegrering i transportområdet.

6. Erfarenheter från organisationer som kommit längre i sitt jämställdhetsarbete

Beskrivning av tre kommuners arbete

Tre fall presenteras nedan som exempel på kommuner som på ett mer genomgripande sätt har försökt öka jämställdheten inom transportområdet. Avsnittets syfte är att lyfta fram hur arbetet initierades, vad som konkret har gjorts, hur man valde områden att jämställdhetsintegrera, vilka aspekter som möjliggjort jämställdhetsarbetet, och vilka hinder som berörda tjänstemän ser i jämställdhetsarbetet. Samtliga tre kommuner har fått stöd från SKL's Program för Hållbar Jämställdhet.

Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen

Eskilstuna kommun vill bli Sveriges mest jämställda kommun, och ett steg i detta arbete är att jämställdhetsintegrera samtliga förvaltningars verksamhet. Anna Bergfors Fall var processledare för stadsbyggnadsförvaltningens jämställdhetsarbete inom ramarna för Program för Hållbar Jämställdhet.

Anna berättar att förvaltningen har infört nya arbetsmoment och genomfört flera projekt i syfte att jämställdhetsintegrera. En stor del av arbetet har varit systematiskt och genomtänkt medan andra delar har varit mer slumpmässiga. Ett viktigt steg i det systematiska arbetet var att börja arbeta med jämställd investeringsbudget. Detta innebär att analysera om kvinnor eller män i högre omfattning gynnas av planerade investeringar, t.ex. en ny cykelväg eller ny bilväg. För att veta vem som troligen kommer att använda vägen har man tittat på nationell statistik om kvinnors och mäns resvanor och färdmedelsanvändning. Man har även bestämt att i rapporter som ska bli offentliga alltid visa könsuppdelad statistik, om underlag för detta finns tillgängligt. Utifrån könsuppdelad statistik har man t.ex. kunnat se att kvinnor är överrepresenterade i trafikolyckor som oskyddade trafikanter, just för att de oftare är oskyddade trafikanter. När förvaltningen har tagit fram olika siffror har dessa inte enbart rapporterats, utan man har även analyserat och frågat sig varför det har förhållit sig på ett visst sätt, liksom funderat på om och hur man i planeringen kan åtgärda situationen. Andra insatser har varit att ha utbildningar för personal, arbeta med hur kvinnor och män framställs i illustrationer i broschyrer och rapporter, samt att analysera och följa upp en webenkät om felparkeringar i kommunen. En mer oplanerad och demonstrativ insats var att välja Fru Gårman-skyltar till övergångsställen, istället för Herr Gårman-skyltar, vilket väckte debatt bland kommuninvånarna.



Anna talar i termer av vad som har skapat möjligheter för jämställdhetsarbetet, istället för om hinder som ska hanteras. Faktorer som möjliggjorde förvaltningens jämställdhetsarbete var ledningens tydliga politiska vilja, ekonomiska förutsättningar genom SKLs bidrag, samt det stöd man gav varandra inom kommunens processledarnätverk. SKLs bidrag hade stor betydelse för att kunna lägga grunden för ett systematiskt arbete, samtidigt som hon menar att ekonomiskt stöd inte är avgörande; det handlar om vilja och man kan omprioritera mellan olika uppgifter. Även tydlighet i årsplanerna var viktigt, liksom chefernas intresse då frågan på vägen från politiker till tjänsteman inte fastnade pga. chefernas okunskap eller ovilja. Hon nämner även att frågan hos dem blivit personbunden trots att hela organisationen är med, något som inte är eftersträfvansvärt.

Ett hinder som Anna ser i jämställdhetsarbetet är att frågan om minskad bilism är väldigt laddad. Hon tror att de flesta kommunerna vill begränsa bilismen, men att man fortsätter att planera för bilismen när det är kontroversiellt att t.ex. stänga av gator för bilar. De som högljutt uttrycker sitt missnöje är oftast män, trots att det är många kvinnor som också kör bil. I slutändan blir detta därför ett tydligt exempel på könsmaktordning, menar Anna.

På frågan om hur man väljer vad som är relevant att arbeta med när det gäller jämställdhet i transportområdet tycker Anna att man ska identifiera kärnverksamheten och fundera på var jämställdhet är relevant där. I vissa områden är den helt enkelt inte viktig. För att reda ut var jämställdhet är relevant i hennes verksamhet tog Anna hjälp av sitt processledarnätverk för att *brain storma* tillsammans. Hon hade även stor användning av rapporten *Kön i trafiken*. Anna menar i övrigt att frågan är svår och tar mycket tanketid.

Malmö stad, Trafikavdelningen

I Malmö började man på allvar arbeta med jämställdhetsfrågan inom ramarna för utredningen Framtidens kollektivtrafik, men man hade sedan tidigare erfarenhet av arbete med trygghetsprojekt. Linda Göransson var en av projektledarna för utredningen och den som drev delprojektet om jämställdhet. I och med att kommunen fick bidrag från SKLs program för Hållbar Jämställdhet fick detta arbete efterhand större utrymme.

Konkret innebar delprojektet att utveckla det relativt schablonartade jämställdhetsmål som kommunstyrelsen formulerat, liksom beskrivningen av vad jämställdhet kan vara, att förbättra kommunens samrådsprocesser, att analysera kommunens resvaneundersökning utifrån kön, att i termer av samhällsekonomiska kostnader och miljökonsekvenser göra en konsekvensanalys av ett scenario där kvinnorna i staden reser som männen, samt att genomföra textanalyser och bildanalyser av fotografier i rapporter och utredningar. Vidare kartlades i workshops kunskap och värderingar inom organisationen i syfte att öka medvetenheten inför framtida arbete. I dessa diskussioner kom tankar upp om att exempelvis våga utmana bilismen och att jämställdhetsfrågan i slutänden är en demokratifråga. Tanken med delprojektet var att genomgripande arbeta med jämställdhetsfrågan inom ett avgränsat projekt för att i ett andra steg sprida lärdomarna och implementera tanke-sättet i resten av verksamheten.

Val av områden att jämställdhetsintegrera gjordes mot bakgrund av tidigare erfarenheter, i interna gruppdiskussioner, och i dialog med en grupp följeforskare. Till exempel visade tidigare erfarenheter av medborgardialog, eller *rådslag* som man hellre kallar det, att vissa grupper fick större utrymme i det klassiska samrådsförfarandet. Detta var något som man ville åtgärda och som man tyckte hade utvecklingspotential. Med nuvarande erfarenhet förslår Linda som vidare arbete att ta ett helhetsgrepp i den långsiktiga planeringsprocessen, till exempel genom att synliggöra jämställdhetsfrågan i olika program och planer som anger arbetets mål och riktning, liksom prioriterade områden att arbeta med – dvs. att lyfta jämställdhetsfrågan i steget *innan* man beslutar vilka objekt som ska arbetas med. Detta tror hon skulle underlätta för den enskilde planeraren.

Avgörande för delprojektets framgång, menar Linda, var det ekonomiska bidraget från SKL, att det fanns ett tydligt uppdrag från politikerna, samarbetet med en forskargrupp som följde kommunens arbete under en längre period⁹⁸, samt att det fanns eldsjälar inom organisationen som hade befintliga nätverk, som kunde ta nya kontakter och som kunde stötta sina kollegor. Samarbetet med följeforskarna var betydelsefullt för att ge uppdraget tyngd och för att kunna ha en diskussionspartner. Det var också viktigt då forskargruppen genomförde en stor del av arbetet i form av dokumentation och analyser.

Linda berättar att jämställdhetsarbete inte var någon självklarhet på Malmös gatukontor när SKL-bidraget söktes. Cheferna undrade om det verkligen var kontorets uppdrag att arbeta med jämställdhet i denna form. Magnus Fahl, enhetschef för Trafikplaneringsenheten och Lindas chef under arbetet med projektet, menar att det då som nu förekom en diskussion både bland chefer och medarbetare om bilismen i samhället är ett tecken på ojämställdhet och hur hårt man kan generalisera kring färdmedelsval och kön. Att jämställdhetsfrågan fick stort utrymme i detta skede var dock tack vare eldsjälar och inte ledningen. Magnus menar också att jämställdhetsfrågan idag är väldigt närvarande i avdelningens arbete och att mycket har förändrats sedan projektet startades. Detta beror på flera faktorer; dels kommunens politiska ledning som tydligt har drivit jämställdhetsfrågan under hela mandatperioden, dels det stora engagemanget inifrån organisationen, och dels att jämställdhetsfrågan lokalt har stått i medialt fokus.

⁹⁸ Detta arbete har dokumenterats i rapporter såsom *PÅ VÄG: En resa i jämställdhet* och *Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik - Hållbar jämställdhet vid planering av framtidens kollektivtrafik i Malmö*. Bl.a. forskarna Lena Levin och Charlotta Faith-Ell följde arbetet.

Idag har stadens trafikavdelning en jämställdhetsgrupp och man har infört krav på könsuppdelad statistik, det senare dock som svar på allmänna krav från kommunfullmäktige⁹⁹. Jämställdhetsgruppen består av representanter från alla enheter inom avdelningen, vilka hjälps åt att höja och sprida jämställdhetskompetensen, liksom att stötta medarbetarna i frågan. Gruppen har genom diskussioner och workshops som involverat alla på avdelningen tagit fram förslag på prioriterade åtgärder och områden att arbeta med, som sedan beslutats av ledningen. Dessa inbegriper bl.a. att se över jämställdhetsperspektivet i projekthandböcker och mallar, liksom bemanning i arbets- och styrgrupper, samt att ha inspirationsföreläsningar och att utreda hur *gender budgeting* för verksamheten kan se ut.

Även inom kommunens översiktliga planering är jämställdhetsfrågan aktuell. I stadens nya översiktsplan, antagen i år (2014), menar man att "Närhet är en väsentlig aspekt av jämlikhet och jämställdhet. Planeringen ska därför eftersträva en tätare och mer funktionsblandad stad med större närhet exempelvis mellan bostäder och samhällsservice, handel eller fritidsaktivitet"¹⁰⁰. Vidare menar man att "Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för jämlikhet och jämställdhet [...] Närhet till kollektivtrafik med hög kvalitet kan kompensera detta"¹⁰¹. Därmed lyfts närhetens betydelse för jämställd tillgänglighet till staden fram i dokumentet.

Västerås stad, Tekniska kontoret

I Västerås stad kommer initiativet till att arbeta med jämställda transporter från central nivå, liksom till att söka SKLs bidrag. Det senaste steget i kommunens jämställdhetsarbete är ett direktiv om att alla förvaltningar ska börja arbeta med *gender budgeting*.

Linnea Viklund är strateg på Tekniska kontoret och en av förvaltningens två jämställdhetspiloter. Hon berättar att man har arbetat med jämställdhet på flera olika sätt. Inledningsvis gjordes en resvaneundersökning bland kommunens invånare, som fokuserade på både resvanor och värderingar. I ett andra steg formulerades frågor som kommunen ville få besvarat och en konsult anlätades för detta ändamål. Frågorna rörde exempelvis hur Västerås stad kan ta hänsyn till skillnader i kvinnors och mäns resvanor i utformningen av trafiksystemet, samt vilka punkter som interna checklistor och konsekvensanalyser kan innehålla i syfte att utifrån ett jämställdhetsperspektiv utvärdera nya planer och investeringar i staden. Konsulten föreslog även åtgärder för kommunens vidare arbete, både rörande hur kommunen kan öka kvinnors grad av nöjdhet avseende infrastrukturen och var i planeringsprocessen som jämställdhetsfrågan bör komma in. Resultatet menar Linnea har varit väldigt uppskattat och användbart. Bl.a. har det öppnat ögonen för att man redan gör en del för jämställdheten, trots att man inte har varit medveten om det.

Ännu en åtgärd var att göra en jämställdhetsanalys av investeringsbudgeten. Denna utgick från resvaneundersökningen och färdmedelsfördelningen mellan kvinnor och män. I ett nästa steg kommer avdelningen att göra motsvarande analys av driftbudgeten. Man

⁹⁹ Se Malmö stads rapport *Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering*.

¹⁰⁰ Malmö stad 2014: 39.

¹⁰¹ Malmö stad 2014: 39.

har även utbildat personalen avseende genus och jämställdhet och man har i anslutning till denna utbildning haft en workshop för att lyfta fram hur man kan utarbeta checklistor för jämställdhetsarbetet. Arbetet med checklistorna är en aktivitet som tagits med i verksamhetsplanen och som ska redogöras för i verksamhetsberättelsen.

Linnea menar att politiker och chefer är helt med på att jämställdhet är en viktig fråga för kommunen att arbeta med. Den är t.ex. tydligt inarbetad i den nya översiktsplanen, och hennes arbete hade inte varit möjligt om inte ledningen hade lyft frågan. Dock syns tydliga målkonflikter. Ofta tas t.ex. konkreta beslut som inte är jämställdhetsförankrade, såsom utbyggnad av en specifik väg. Det betyder att jämställdhet i praktiken ofta inte är en prioriterad fråga. Att denna typ av beslut tas kan ibland förklaras av att frågor om investeringar initieras av politiker, och inte bereds tillräckligt av tjänstemännen innan den tas upp till beslut. Linnea menar att det därför blir viktigt att belysa vem som initierar olika förslag.

En svårighet är också att det inte finns en majoritet i fullmäktige, då Sverigedemokraterna har vågmästarroll. Eftersom de politiska blocken har olika syn på tillämpningen av de beslutade strategierna blir det oförutsägbart vilka beslut som kommer att tas. En annan typ av problem är att det för tjänstemännen redan finns en mängd perspektiv att ta hänsyn till i det löpande arbetet, och det blir därför svårt för hen att ta hänsyn till ännu ett.

Linnea menar att ju mer man gör inom jämställdhetsområdet, desto mer inser man att det finns att göra. När det gäller ytterligare arbete med jämställdhet tycker hon att man ska ta en bit i taget. Det är bra att det kommer tydliga beslut från ledningen, såsom att alla ska arbeta med *gender budgetting*. Att implementera detta är dock ett omfattande arbete, varför det bör göras för ett område i taget. Som förslag för vidare arbete lyfter Linnea fram bemötandet av invånarna när de hör av sig till förvaltningen. Detta kan följas upp med frågor som hur lång tid det tar innan de får svar, vad man ställer för följdfrågor och vilka antaganden som görs i dessa, samt om man oftare åker ut på ärenden som initieras av män.

Som nämnts menar Linnea att jämställdhetsfrågan är tydligt inarbetad i översiktsplanen. Ingrid Legrell Crona, planarkitekt som har arbetat med planen, menar att jämställdhetsperspektivet finns inbyggt när man talar om att underlätta vardagslivet, trots att det inte uttryckligen nämns i texten. Även strategierna att bygga staden inåt, att ha kollektivtrafiken som ryggrad och att enkelt kunna gå och cykla menar hon verkar för jämställdhet. I planen formuleras mål om en tät stad med korta avstånd och att "[p]laneringen ska ta hänsyn till vardagslivets villkor för människor i olika livssituationer"¹⁰². Detta konkretiseras i formuleringen att "[e]n tät stad med korta avstånd ger bra möjligheter att ta sig fram till fots och med cykel. En tät stad ger närhet till skola, barnomsorg, butiker och mötesplatser"¹⁰³. Närhet mellan verksamheter, goda förutsättningar för kollektivtrafiken, och ett vardagslivsperspektiv finns därför återspeglad i den översiktliga planeringen.

¹⁰² Västerås stad 2012:16.

¹⁰³ Västerås stad 2012:16.

Samlade erfarenheter

De tre presenterade fallen visar både likheter och olikheter när det gäller viktiga förutsättningar för jämställdhetsarbete inom transportområdet.

Politikernas stöd centralt. Initiativ till jämställdhetsarbetet togs inledningsvis både av ledningen och av eldsjälarna inom organisationen. När det gäller ett långsiktigt och verksamhetsövergripande arbete var dock ledningens roll central i samtliga fallen. Ledningens stöd är därför oerhört viktigt, naturligtvis inte minst den politiska ledningen. I samtliga studerade kommuner beskrivs politikernas inställning vara avgörande för hur långt arbetet kan drivas. I Malmöfallet har politikerna på senare år spelat en tydligt positiv och underlättande roll, något som inte är lika tydligt i Eskilstuna och Västerås.

Beskrivningen av den politiska processen tydliggör hur känslig frågan om ändrade strukturer inom transportområdet är, och att detta i hög grad är en politisk fråga. Medan de flesta partier kan ställa sig bakom mål om hållbara transporter och jämställdhet är vägen dit långt ifrån självklar. Mindre insatser såsom att införa konsupplad statistik, förbättra tryggheten eller ändra prioriteringsordning i snöröjningen, är relativt okontroversiella att genomföra. Att i betydande omfattning förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykel – på bekostnad av bilens framkomlighet – är dock svårare. Detta handlar om att ändra maktordningen mellan olika transportslag, och därmed till stor del mellan grupper i samhället såsom kvinnor och män.

Mål och medel viktiga. Både beskrivna fall och tidigare utvärderingar av olika jämställdhetsinsatser inom transportområdet visar vikten av att tjänstemän får tydliga mål för sitt arbete. Detta kommer dock att vara svårt för politiker att genomföra om mål om jämställda transporter står i konflikt med andra, högre prioriterade mål och ideal – t.ex. ekonomiska mål. Att formulera bra mål kräver dock bl.a. kunskap om vad jämställdhet inom transportområdet innebär, tydlighet i formuleringen och uppriktighet när det gäller prioriteringar. En nära relaterad fråga är också den om ekonomiska eller tidsmässiga resurser, vilka planerare många gånger, i varje fall inledningsvis, behöver för att ta sig an jämställdhetsfrågan. Detta p.g.a. att det tar tid att skaffa sig rätt kunskap, förstå vad som är relevanta områden att arbeta med, liksom att justera arbetsmetoder. Detta är någonting som ledningen måste avsätta resurser till.

Stöd kan komma från många olika håll. För att välja områden att jämställdhetsintegrera valde de tre studerade kommunerna olika tillvägagångssätt, dock tog alla stöd från en aktör utanför den egna organisationen. I Eskilstuna hade stadsbyggnadsförvaltningens processledare stöd från ett processledarnätverk, i Malmö fick man stöd av en grupp följeforskare (liksom hade verksamhetsinterna gruppdiskussioner), och i Västerås anlätade man en konsult som föreslog lösningar för de av jämställdhetspiloten givna frågeställningarna. Detta visar att frågan upplevdes som svår att lösa, och att det går att få stöd från många olika håll.

Man lär sig under arbetes gång. För att undersöka vilka områden som är relevanta att jämställdhetsintegrera arbetade man både relativt strukturerat, liksom började med att ta tag i åtgärder som man såg hade god potential för förbättring. En tjänsteman som arbetade strukturerat menar att man kan börja med att formulera vad kärnverksamheten

är, och att man sedan med hjälp av medarbetare, liksom kunskap om kvinnors och män resvanor, kan fundera på hur denna verksamhet påverkas av genus. Vissa områden är förmodligen tydligt påverkade och andra inte. Utifrån informanternas berättelser kan man dock se att en lärandeprocess påbörjas genom båda arbetssätt, där man efterhand ser nya områden som ur jämställdhetsperspektiv kan förbättras. Att man ska börja i en ände och sedan arbeta vidare är också något som Faith-Ell och Levin föreslår i rapporten *Kön i trafiken*¹⁰⁴. Man bör därför vara nöjd med att börja en liten bit i taget, men samtidigt inte sluta ifrågasätta och fundera, för att slå sig till ro.

Olika vägar till jämställdhet. I analysen av vilka åtgärder och arbetsmoment som kommunerna har infört syns också olikheter. Gemensamt är att man har tagit fram könsuppdelad statistik och infört, eller diskuterar att införa, *gender budgeting*. Förbättrade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik är något alla tre försöker arbeta med, fastän stödet från den politiska ledningen skiftar. När det gäller verksamheters lokalisering och att skapa närhet i staden, som en jämställdhetsfråga, syns också skillnader. Detta är tydligt i Malmö och Västerås, men har inte varit aktuellt i Eskilstuna. Fastän alla har tagit tydlig ställning för jämställdhet inom transportområdet har man tagit olika vägar.

¹⁰⁴ Faith-Ell & Levin 2013.

7. Avslutande diskussion och slutsatser

Resvanor ska relateras till infrastrukturens form

I detta avsnitt diskuteras studiens slutsatser. Dessa relateras till studiens syfte som är att ge stöd till kommuner som vill påbörja ett arbete med att förbättra jämställdheten inom transportsystemet, med det långsiktiga målet att jämställdhetsintegrera sin verksamhet. I rapporten görs detta dels genom att skapa en förståelse för vad jämställdhetsproblematiken innebär när det gäller individers förflyttningar och trafikplanering, dels genom att lyfta fram och analysera hur olika kommuner som har arbetat med frågan konkret har gått tillväga.

Inledningsvis är det viktigt att fastslå att en korrekt tolkning av statistik som visar skillnader mellan kvinnors och mäns rörlighet bara kan göras med kunskap om resans kontext. Det vill säga att konsekvenser av skillnader i resande mellan könen, liksom vad som är en eftersträvärd resa eller inte, bara kan förstås om man känner resans sammanhang i termer av t.ex. infrastruktur, aktivitetsmönster, tidskrav, mm. Detta tydliggörs genom presentationen av sju processer som förstärker exkludering av utsatta grupper i transportsystemet, däribland kvinnor.

Givet att manliga planerares erfarenheter under lång tid har format våra planeringsideal, är en övergripande slutsats att kvinnors erfarenheter och önskemål generellt bör få större utrymme i planeringen. Inte minst är detta viktigt ur miljösynpunkt, liksom för att ta ökad hänsyn till äldre, barn och låginkomsttagare. Detta handlar om att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik, kombinerade resor för dagligvaruinköp och barnomsorg genom lokalisering av verksamheter, liksom för strategier som kvinnor oftare använder i sin vardag. Detta är inte bara önskvärt för att underlätta för kvinnor idag, utan även för att underlätta för män imorgon – om vi utgår ifrån att de ska dela hushållsansvaret och anamma ett mer hållbart resande.

Många grupper av kvinnor och män, med erfarenheter som förändras över tid

Skillnader i rörlighet mellan kvinnor och män förändras över tid (fastän de hittills till stor del har bestått), och kan skilja mellan olika platser och regioner, liksom beroende på individens inkomst, var hen bor eller livsfas. Skillnaderna är därför inte statiska, utan både beroende av sin kontext och också påverkbara. Det är därför relevant att tala om kvinnors

och mäns *erfarenheter* och inte om deras *behov* (något som för tankarna till att vara av naturen givet)¹⁰⁵.

Detta betyder vidare att det finns stora skillnader inom gruppen kvinnor och gruppen män. Man bör därför inom planeringen både vara medveten om att det ibland finns stora skillnader beroende på kön, men att dessa skillnader kanske inte återfinns mellan specifika grupper av kvinnor av män (eller är ännu större). Hur detta ska hanteras skiftar från fall till fall beroende på vilken typ av åtgärd som står i fokus. T.ex. har kvinnor i höginkomsthushåll helt andra förutsättningar för sin rörlighet än kvinnor i låginkomsthushåll. Unga, medelålders, och äldre kvinnor kan också uppleva olika huvudsakliga hinder i sin rörlighet. För unga kvinnor kan bristande känsla av trygghet i det offentliga rummet vara den mest begränsande aspekten då de oftare vistas ute på kvällen och kanske inte har tillgång till bil eller taxi. För kvinnor i medelåldern kan det istället vara tidsbrist i kombination med ett hushållsansvar och att olika verksamheter är lokaliserade långt ifrån varandra, något som försvårar olika vardagliga åtaganden som hör till ett kombinerat arbets- och familjeliv. För äldre kvinnor kan det istället vara fråga om att kollektivtrafiken är anpassad efter pendlarnas resmönster och tempo istället för pensionärernas. I en planeringssituation där man vill öka kvinnors handlingsutrymme generellt kan man därför komma att behöva prioritera mellan åtgärder som underlättar för olika grupper av kvinnor.

Kommuners arbete: mycket att inspireras av men också mycket kvar att göra

Exempel på initiativ för ökad jämställdhet i transportområdet, liksom erfarenheter från tre kommuner som kommit längre med arbete inom området, visar en bredd av arbets sätt som ger mycket inspiration. Detta är positivt, och förmodligen finns ännu fler exempel som jag inom de begränsade tidsramarna för denna studie inte har hittat. Samtidigt framgår av analysen att de åtgärder eller arbetsmoment för jämställdhetsintegrering som genomförts många gånger är relativt grundläggande. T.ex. handlar det om trygghetsökande åtgärder, framtagande av könsuppdelad statistik och snöröjning där gång- och cykel prioriteras. Detta är åtgärder som andra kommuner redan genomför men inte nödvändigtvis kallar för jämställdhetsåtgärder. Arbetsmoment som kräver en djupare förståelse för vad jämställdhet innebär i ett transportsammanhang tas istället sällan tag i. Detta visar vikten av att i större omfattning diskutera vad jämställdhet inom transportområdet innebär och att sprida kunskap om olika sätt att ta sig an frågan. Det tyder också på att resurser måste tilldelas för att ge beslutsfattare och tjänstemän tid att sätta sig in i frågan, som uppenbarligen inte är okomplicerad, om jämställdhetsmålet ska kunna tas på allvar.

¹⁰⁵ Se bl.a. Larsson och Jalakas 2008.

Råd till nybörjaren

Många planerare vill ha tydliga direktiv för hur de konkret ska gå tillväga när det gäller jämställdhet, steg för steg. Eftersom genus påverkar transporter på många olika sätt, och trafikplaneringen inbegriper många olika åtgärder, är det dock svårt att tydligt peka ut exakt hur man ska arbeta för jämställda transporter¹⁰⁶. Liksom t.ex. i en miljökonsekvensbeskrivning måste man därför välja vilka aspekter man ska utgå ifrån för att avgöra vilken påverkan en åtgärd har. Trots att man i hög utsträckning kommer att sakna kunskap eller underlag för en god konsekvensbedömning kan man börja med att göra en bedömning utifrån några utvalda aspekter.

Det finns flera vägar att gå när det gäller jämställdhetsintegrering inom transportsektorn, dock går samtliga dessa genom ökad kunskap, liksom ifrågasättande av rådande arbetsätt och mål för arbetet. Utifrån genomgången av initiativ för ökad jämställdhet och erfarenheter som beskrivs i intervjuerna, kan fyra råd ges till kommuner som ska *starta upp* jämställdhetsarbete inom sin transportplanering:

1. Få med politiker

Med hänvisning till det transportpolitiska målet föreslå för berörda politiker (såsom trafikinämnden) att avsätta pengar för kontorets jämställdhetsarbete. Detta skapar tid för arbetet och bekräftar stöd från ledningen. Politikerna bör också formulera genomtänkta konkreta mål för arbetet (varför de behöver viss kunskap i ämnet) och ställa krav på återkoppling.

2. Få med kollegor

Se till att inte bli ensam i jämställdhetsarbetet, samla t.ex. en mindre grupp medarbetare. På så vis blir frågan inte personbunden och ni kan ge varandra stöd.

3. Förstå problemet

Avsätt inledningsvis tid för att öka kunskapen inom gruppen (motsvarande steg 1 i *Trappan*). Inhämta gärna kunskap från texter som denna rapport hänvisar till, t.ex. *Kön i trafiken*¹⁰⁷ och *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*¹⁰⁸. Diskutera det ni har läst med varandra, gärna i relation till de mål som formulerats för arbetet. Försök att få ytterligare stöd utifrån genom t.ex. kurser.

¹⁰⁶ Jmf Faith-Ell & Levin 2013.

¹⁰⁷ Faith-Ell & Levin 2013, lyfter fram ytterligare exempel och metoder.

¹⁰⁸ Larsson & Jalakas 2008.

4. Fundera utifrån verksamheten

Inspireras gärna av hur andra har gjort och ta tag i åtgärder som ligger nära tillhands. Det viktigaste är dock att ta tid på sig att fundera över vilka åtgärder som gör skillnad inom den egna organisationen och verksamheten. Diskutera vad som bör göras, t.ex. utifrån de fem angreppssätt som Friberg och Larsson presenterar (sid.9), och de sju processer som exkluderar utsatta grupper (sid. 10). T.ex. kan man tillsammans fundera kring hur jämställdhetsfrågan systematiskt kan komma in tidigt i organisationens olika arbetsprocesser. Vissa delar av verksamheten kanske inte är relevanta att arbeta med när det gäller jämställdhet och områden som är viktiga att arbeta med kanske inte kan åtgärdas i ett första steg. Dock är det viktigt att skapa medvetenhet om vartåt man ska sikta – jämställdhetsintegrering är en process. I detta steg kan hjälp också behövas utifrån.

Avslutningsvis är det viktigt att understryka att vissa åtgärder som ökar jämställdheten i transportsystemet kan vara politiskt obekväma. Dessa åtgärder strider mot paradig och normer som idag finns i samhället och inom transportplaneringen, om t.ex. hög rörlighet och hastighet. Konflikten speglar därför också vilka grupper som har skapat dessa normer och paradig. För att lyckas genomdriva en förändring mot jämställda, alternativt jämlika eller miljömässigt hållbara, transporter krävs därför i många fall att man vågar bryta mot dessa normer. Svårigheten för planerarna blir då inte att förstå vilka åtgärder som behöver genomföras, utan att få gehör för dessa åtgärder från politiskt håll. Ett stöd till politikerna kan då vara att skapa opinion, så att väljarna får insikt i varför olika beslut tas.

Källor

- Alingsås kommun (2010) *Trygghet ur Jämställdhetsperspektiv: Verktyg för samhällsbyggare*.
- Andersson, Birgitta (2001) *Rädslans rum*. VINNOVA Rapport VR 2001:32.
- Aretun, Åsa; Faith-ELL, Charlotta & Levin, Lena (2010) *Förslag till arbetsmodell för jämställd infrastrukturplanering*. Arbetsrapport (JämPlan). WSP och VTI i samarbete.
- Balkmar, Dag (2012) *On Men and Cars: An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*. Avhandling vid Institutionen för TEMA, Linköpings universitet.
- Church, Andrew; Frost, Martin & Sullivan, K (2000) "Transport and social exclusion in London". *Transport Policy* 7(3): 195-205. London.
- Elldér, Erik (2014) "Commuting choices and residential built environments in Sweden, 1990–2010: a multilevel analysis". *Urban Geography* 35:5, 715-734.
- Elldér, Erik; Gil Solá Ana & Larsson, Anders (2012) "Spatial inequality and workplace accessibility: the case of a major hospital in Göteborg, Sweden" [featured graphic], *Environment and Planning A*, 44: 2295–2297.
- Eskilstuna kommun (2010) *Slutrapport december 2010 Program för hållbar jämställdhet Eskilstuna kommun*. Hittas på: www.sk.se.
- Eskilstuna kommun (okänt år) *Eskilstuna kommun: Resultatrapport, Program för hållbar jämställdhet*. Hittas på: www.sk.se.
- Faith-ELL, Charlotta & Levin, Lena (2013) *Kön i trafiken: jämställdhet i kommunal transportplanering*. Sveriges Kommuner och Landsting.
- Friberg, Tora (2002) "Om konsten att foga samman – kvinnors förflyttningsprojekt i tid och rum". I: Schough, Katarina (red)(2002) *Svensk kulturgeografi och feminism – rötter och rörelser i en rumslig disciplin*. Karlstad University Studies.
- Friberg, Tora & Larsson, Anita (2002) *Steg framåt: Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*. Rapporter och Notiser 162, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Friberg, Tora; Burman, Mats & Nilsson, Micael (2004) *Persontransporternas "vita fläckar" – Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Frändberg, Lotta; Thulin, Eva & Vilhelmson, Bertil (2005) *Rörlighetens omvandling*. Studentlitteratur, Lund.
- Fults, Kandice Creamer & Börjesson, Maria (2010) "Drivers of Change in Travel Patterns – Stockholm 1986-2004". Konferenspaper inskickat till Twelfth World Conference on Transport Research, juni 2010. I: Fults, Kandice Creamer (2010) *A Time Perspective on Gendered Travel Differences in Sweden*. Licentiatuppsats vid Institutionen för transporter och samhälls-ekonomi, KTH.
- Fürst Hörte, Gunilla (2010) *Utvärdering av Kvalitetsarbetet Regional utveckling med ett tydligt jämställdhetsperspektiv vids Regionförbundet Östsam*.
- Gil Solá, Ana (2013) *På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Avhandling vid Institutionen för Ekonomi och samhälle, Göteborgs universitet.
- Gotlands kommun (2010) *Slutrapport jämställda tjänster*. Hittas på: www.sk.se.
- Gotlands kommun (Internetkälla 2014-05-02) *Sociotopkartering*. Hittas på: <http://www.gotland.se/sociotopkartering>
- Göteborgs Stad (okänt år) *Göteborgs Stad: Resultatrapport, program för hållbar jämställdhet*. Hittas på: www.sk.se

- Göteborgs universitet (Internetkälla 2014-05-21) *JÄMDA*. Hittas på:
<http://www.ub.gu.se/kvinn/jamda/>
- Haugen, Katarina (2011) "The Advantage of 'Near': Which Accessibilities Matter to Whom? " *EJIR*, 11(4): 368-388.
- Hedemora kommun (2013) *Hedemora kommun: Resultatrapport, Program för hållbar jämställdhet*.
- Henriksson, Malin (2009) *Visions meet practice – planning for a gender equal transport system in Sweden*. Paper.
- Hirdman, Yvonne (2003) *Genus – om det stabilas föränderliga former*. Liber, Malmö.
- Hjorthol, Randi (1998) *Hverdagslivets reiser - en analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. TØI rapport 391/1998, avhandling vid Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Oslos universitet.
- Hjorthol, Randi (2001) "Gendered Aspects of Time Related to Everyday Journeys". *Acta Sociologica*. 44(1):37-49.
- Hjorthol, Randi (2008) "Daily Mobility of Men and Women – A Barometer of Gender Equality?". I: Uteng, Tanu Priya & Cresswell, Tim (2008) *Gendered Mobilities*. Ashgate, Hamshire.
- Huddinge kommun (okänt år) *Handbok för tryggare stadsmiljöer*. Hittas på: www.huddinge.se
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-02-25a) *Trygga parkeringshus i Göteborg*. Hittas på: www.jamstall.nu.
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-02-25b) *Så blir kollektivtrafiken jämställd* [om Malmö]. Hittas på: www.jamstall.nu.
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-02-25c) *Jämställdhet kvalitetssäkrar Eskilstuna*. Hittas på: www.jamstall.nu.
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-02-25d) *Jämställd snöröjning i Karlskoga*. Hittas på www.jamstall.nu.
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-02-25e) *Ojämställdhet på kartan* [om Region Gotland]. Hittas på: www.jamstall.nu.
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-02-25f) *Trygga resor får fler att åka kollektivt* [om Kalmar]. Hittas på: www.jamstall.nu.
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-03-18) *Trappan*. Hittas på: <http://jamstall.nu/hur/trappan/>
- Jämställ.nu (Internetkälla 2014-05-20) *Gender budgeting*. Hittas på: <http://www.jamstall.nu/verktogslista/gender-budgeting/>
- Kalmar kommun (Internetkälla 2014-05-02) *Kollektivtrafiken fungerar väl i Kalmar*. Hittas på: <http://www.kalmar.se/t/page.aspx?id=23461>
- Karlskoga kommun (2010a) *Jämställd snöröjning*. Hittas på: www.skl.se.
- Karlskoga kommun (2010b) *Värdering av stadsmiljöer – ett verktyg i jämställdhetsarbetet*. Hittas på: www.skl.se.
- Karlskrona kommun (2013) *Karlskrona kommun: Resultatrapport, program för hållbar jämställdhet*. Hittas på www.skl.se
- Krantz, Lars-Gunnar (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring: befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Landström, Catharina (2006) "A Gendered Economy of Pleasure: Representations of Cars and Humans in Motoring magazines". *Science & Technology Studies*, 19(2):31-53.
- Larsson, Anita & Jalakas, Anne (2008) *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. SNS Förlag, Stockholm.
- Larsson, Mats (2010) *Arbetstider år 2009: Heltids- och deltidsarbete, vanligen arbetad tid och arbetstidens förläggning efter klass och kön år 1990–2009*. Arbetslivsenheten, LO.

- Law, Robin (1999) "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility". *Progress in Human Geography*, 23(4):567-588.
- Levin, Lena & Faith-Ell, Charlotta (2011) *Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik - Hållbar jämställdhet vid planering av framtidens kollektivtrafik i Malmö*. VTI rapport 712.
- Linköpings kommun (2010) *Slutrapport Kvalitet Jämt Linköping*. Hittas på: www.skl.se.
- Lundin, Per (2008) "Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige". Avhandling, *Stockholm Papers in the History and Philosophy of Thechnology* TRITA-HOT 2058. Stockholmia Förlag, Stockholm.
- Malmö stad (2010) *Sammanställning av projektet Hållbar jämställdhet inom Framtidens kollektivtrafik*. Hittas på: www.skl.se.
- Malmö stad (2013) *Malmö stad: Resultatrapport, program för hållbar jämställdhet*. Hittas på: www.skl.se
- Malmö stad (2014) *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi*.
- Malmö stad (okänt år): *PÅ VÅG: En resa i jämställdhet*. Hittas i databasen JÄMDA på: www.jamstall.nu.
- Mark, Eva (2007) *Jämställdhetsarbetets teori och praktik*. Studentlitteratur, Lund.
- Matthies, Ellen; Kuhn, Silke & Klöckner, Christian A (2002) "Travel Mode Choice of Women: The Result of Limitation, Ecological Norm, or Weak Habit?". *Environment and Behavior*, 34(2):163-177.
- McGuckin, Nancy & Nakamoto, Yukiko (2005) "Differences in Trip Chaining by Men and Women". *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference, Volume 2: technical papers*.
- Mellström, Ulf (2004) "Machines and Masculine Subjectivity: Technology as an Integral Part of Men's Life Experiences". *Men and Masculinities*, 6:368-382.
- Murray, Lesley (2009) "Motherhood, Risk, and Everyday Mobilities". I: Uteng, Tanu Priya & Cresswell, Tim (2008) *Gendered Mobilities*. Ashgate, Hamshire.
- Nationalencyklopedin (2014-06-24) Sökord: genus, jämställdhet, jämställdhetsintegrering.
- Polk, Merritt (1998) *Gendered mobility: a study of women's and men's relations to automobility in Sweden*. Avhandling vid Institutionen för tvärvetenskapliga studier av människans villkor, Göteborgs universitet.
- Polk, Merritt (2005) *Women's and men's valuations of road system infrastructure in Sweden*. Rapport, Vägverket.
- Polk, Merritt (2008) "Gender Mainstreaming in Swedish Transport Policy". I: Uteng, Tanu Priya & Cressell, Tim (red)(2009): *Gendered Mobilities*. Ashgate, Aldershot.
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Region Gotland (2013) *Resultatrapport, Program för hållbar jämställdhet*. Hittas på: www.skl.se
- Regionförbundet Östsam (okänt år): *Slutrapport inom Program för Hållbar Jämställdhet "Regional utveckling med tydligt jämställdhetsperspektiv"*. Hittas på: www.skl.se.
- Sandberg, Linda (2011) *Fear of violence and gendered power relations : Responses to threat in public space in Sweden*. Avhandling vid Kulturgeografiska Institutionen, Umeå Unversitet.
- SCB (2012) *På tal om kvinnor och män - Lathund om jämställdhet 2012*.
- Scheiner, Joachim; Sicks, Kathrin & Holz-Rau, Christian (2011) "Gendered activity spaces: Trends over three decades in Germany". *Erkunde*, 65(4): 371-387.
- Schmucki, Barbara (2012) "'If I Walked on my Own at Night I Stuck to Well Lit Areas.' Gendered spaces and urban transport in 20th century Britain". *Research in Transportation Economics* 34:74-85

- Scholten, Christina; Friberg, Tora & Sandén, Annika (2012) "Re-Reading Time-Geography from a Gender Perspective: Examples from Gendered mobility". *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 103(5):584-600.
- SIKA (2002) *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män*.
- Sjöstrand, Helena (2001) "Quality in local public transport - variability of assessments". I: *Passenger assessments of quality in local public transport- measurement, variability and planning implications*. Avhandling vid Institutionen för teknologi och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.
- SOU 1997:35 *Ny kurs i trafikpolitiken: slutbetänkande*.
- SOU 2001:44 *Jämställdhet – transporter och IT. Slutbetänkande från Jämte – Jämställdhetsrådet för transporter och IT*.
- SOU 2007:15 *JämStöds Praktika : Metodbok för jämställdhetsintegrering*.
- Svedberg, Wanna (2011) "Ett decennium av transportpolitiskt mål; ett jämställt transportsystem. Utveckling, tillbakagång eller stagnation?". *Retfærd*, nr.1/135.
- Svedberg, Wanna (2013) *Ett (o)jämställt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt: en genusrättsvetenskaplig studie av rättslig styrning för jämställdhet inom vissa samhällsområden*. Avhandling vid Juridiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Sveriges Kommuner och Landsting (Internetkälla 2014-05-21) *Program för hållbar jämställdhet*. Hittas på: http://www.skl.se/vi_arbetar_med/jamstalldhet/jamstalld-verksamhet/hallbar-jamstalldhet
- Sveriges Kommuner och Landsting (Internetkälla 2014-06-25) *Vad är jämställdhetsintegrering?* Hittas på: http://www.skl.se/vi_arbetar_med/jamstalldhet/jamstalldhetsintegrering_1
- Trafikanalys (2013) *RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2011-2012* (Excel-fil). Hittas på: <http://trafa.se/sv/Statistik/Resvanor/>
- Trafikverket (2010) *Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2010*. Rapport 2010:096.
- Trafikverkets (Internetkälla 2014-04-01) *Vilka kör onyktra?* Hittas på: <http://www.trafikverket.se/DDD/Dont-Drink-and-Drive/Fakta-om-alkohol-i-trafiken/Vilka-kor-onyktra/>
- Trivector Traffic (2010) *Jämställdhet i infrastrukturplaneringen – en utvärdering*. Rapport 2010:38, beställd av Nätverket Kvinnor i transportpolitiken.
- Trivector Traffic (2012) *Jämställdhet i trafikplaneringen i Västerås – rekommendationer och förslag på åtgärder*. Rapport 2012:113, beställd av Västerås stad.
- Uddelvalla kommun (2013) *Uddelvalla kommun: Resultatrapport, program för hållbar jämställdhet*. Hittas på: www.skl.se
- Umeå kommun (Internetkälla 2014-02-26) *Attractive parking for both men and women*. Hittas på: www.umea.se.
- Wachs, Martin (1992) "Men, women, and urban travel: the persistence of separate spheres". I: Wachs, Martin & Crawford, Margaret (red)(1992) *The car and the city*. The university of Michigan Press.
- Wajcman, Judy (1991) *Feminism confronts technology*. Polity Press, Cambridge.
- Wittbom, Eva (2009) *Att spränga normer – om målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering*. Avhandling vid Företagsekonomiska institutionen, Stockholms universitet.
- Västerås stad (2012) *Västerås Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050*.
- Västerås stad (2013) *Västerås stad: Resultatrapport, program för hållbar jämställdhet*. Hittas på: www.skl.se

Bilagor

Bilaga 1. Mail till medlemmar i Nätverket Kvinnors i transportpolitiken

Hej nätverksmedlemmar,

Jag är forskare vid Göteborgs universitet och behöver hjälp att hitta exempel på jämställdhetsarbete inom transportsektorn. Jag arbetar för närvarande med ett Vinnovafinansierat projekt som syftar till att belysa hur planerare mer konkret kan arbeta med jämställdhetsintegrering inom transportområdet. Fokus ligger på kommunnivån. Ett steg i arbetet är att visa exempel på hur man redan har gjort i Sverige. Allt från fristående projekt med syfte att öka jämställdheten, till omfattande förändringsövningar för hela organisationen, är av intresse. Exempel är Karlskogas välkända projekt om snöröjning eller var man lokaliserar en återvinningsstation. Jag har hittat en del redan, bl.a. genom SKLs program för Hållbar Jämställdhet, men misstänker att det finns mer - som ni kanske känner till.

För att kunna visa på bredden av åtgärder och tillvägagångssätt behöver jag er hjälp! Jag är mycket tacksam om ni mailar mig någon rad med information om projektet/arbetet ni känner till, vilken organisation som har genomfört det, liksom en kontaktperson (om ni vet detta). Studiens resultat kommer att sammanfattas i en rapport som blir fritt tillgänglig. Den kommer att kunna laddas ner från Göteborgs universitets hemsida fr.o.m. i höst.

Tack på förhand!

Ana Gil Solá, PhD
Avdelningen för Kulturgeografi
Institutionen för Ekonomi och Samhälle
Göteborgs universitet

Maila mig på: ana.gilsola@geography.gu.se

Bilaga 2. Frågor till telefonintervjuer

Följande information och frågor mailades över inför telefonintervjun i syfte att klargöra vad informanten hade framför sig och att göra intervjun mer tidseffektiv:

I min rapport hade jag tänkt skriva ut namn på er som jag intervjuar, men om du vill vara anonym eller säga något "off the record" så löser vi det. Det är viktigt att du både känner att du kan säga som det är, men att jag inte skriver något som du inte vill sprida hur som helst. Om du vill säga något off the record så hjälper det mig ändå i min analys och förståelse. Oavsett vill du kanske läsa igenom vad jag skriver att du säger, så att du ser att det inte blev missuppfattningar mm. Sedan undrar jag om det är okej att jag spelar in intervjun. Dessa frågor kan vi lösa per telefon när jag ringer dig.

Mina preliminära intervjufrågor är följande:

- Beskriv projektet/arbetet ni jobbat med.
- På vilket/vems initiativ genomfördes projektet/arbetet?
- Vilken roll hade du inom detta?
- Hur valde ni (exakt) vad som skulle göras/genomföras inom ramarna för jämställdhetsintegrering/jämställdhet?
- Vilka aspekter tycker du var betydelsefulla för genomförandet och utfallet av projektet/arbetet? [Väldigt öppen fråga]
- Vad i din organisation har varit ett stöd?
- Vad har varit hinder? Vad har saknats? T.ex.
 - a. Kunskap – i så fall vilken
 - b. Ledningens stöd – i så fall hur
 - c. Tydliga mål – i så fall hur
 - d. Ekonomiska/tidsmässiga resurser
 - e. Rådande värderingar – i så fall vilka och hur
 - f. Annat?
- Hur löste ni de hinder som dök upp?
- Hur genomgripande skulle du säga att det genomförda arbetet har varit? Tycker du att ni har något/mycket kvar att göra vad gäller jämställdhet? I så fall vad?
- Med din erfarenhet nu, ser du outnyttjade möjligheter att jämställdhetsintegrera transportområdet, dvs. att arbeta på fler sätt än vad ni redan gjort?