

ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM I STOCKHOLM

– Så kan vi uppnå det!



JÄMKOM

JÄMSTÄLLDA KOMMUNIKATIONER

Projektet Jämställda Kommunikationer (JämKom) är ett samarbetsprojekt mellan Länsstyrelsen i Stockholms län, AB Storstockholms Lokaltrafik, Regionplane- och trafikkontoret, Vägverket region Stockholm och Banverket. Projektet stöds av ESF rådet i Stockholm. Syftet är att ta fram en strategi för ett jämställt transportsystem i Stockholmsregionen. Projekttiden är från årsskiftet 2004/2005 t.o.m. våren 2007.

FÖRORD

År 2001 antog riksdagen ett transportpolitiskt delmål om ett jämställt transportsystem:

“Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.”

Jämställdhetsmålet har väckt många frågor och en del forskning kring vad ett jämställt transportsystem egentligen innebär. Samtidigt har svaren många gånger lyst med sin frånvaro. Behovet av regional förankring, ett gemensamt angreppssätt samt en konkretisering av målet gav år 2004 upphovet till projektet Jämställda Kommunikationer (JämKom).

Vårt syfte har varit att förstärka det redan påbörjade arbetet med jämställdhet inom transportsektorn samt ta fram en strategi för ett jämställt transportsystem i Stockholmsregionen. Vi ville svara på frågan vad är ett jämställt transportsystem och hur kan vi nå det?

Efter två års intressant, lärorikt och framförallt roligt arbete kan vi nu stolt presentera vår slutrapport som ger en kort bakgrund till projektet, beskriver våra olika aktiviteter samt självfallet avslutas med de slutsatser och den strategi som projektet utmynnat i. Vår förhoppning är att rapporten kan vara ett intressant och lärorikt underlag inte endast för Stockholmsregionens aktörer, utan även för andra nationella och regionala parter i deras arbete med jämställdhet i transportsektorn.

Styrgruppen:

Elisabeth Krausz
Regionplane- och trafikkontoret,

Kristina Söderberg
Vägverket

Thomas Lindh
Banverket

Kjell Haglund
Länsstyrelsen i Stockholms län

Helena Sundberg
AB Storstockholms Lokaltrafik

Sofia Lindfors, Projektledare

VAD ÄR ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM?

KURVIGA JÄRNVÄGSSPÅR?

**JAG TYCKER ATT HÅLLPLATSERNA
SKA HA TAMPOGAPARAT!**

**JAG OCH MINA VÄNNER ÄR NÖJDA
MED TRANSPORTSYSTEMET SÅ DET
ÄR VÄL JÄMSTÄLLT?**

**BETYDER DET ATT JAG SKA
ÅKA BREVID FRUGAN?**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Bakgrund	6
Projektet i stort	7
Jämställdhetsintegrering	8
Planering och utformning av åtgärder	10
Underlag för stragisk inriktning	12
Slutsatser och strategi	18

BAKGRUND

Transporterna är inte ett självändamål utan de skall tillgodose behov på arbetsmarknaden, i näringslivet och hos enskilda medborgare. Transporterna utgör en grundläggande förutsättning för invånarnas möjligheter till att nyttja samhällets olika fördelar och att tillgodose behov och önskemål i vardagslivet.

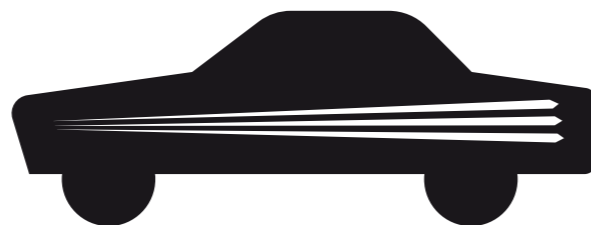
Det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem:

År 2001 utökades transportpolitiken med ett sjätte delmål. "Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt"



Behovet av regional förankring i Stockholmsregionen:

Transporterna är avgörande för tillgängligheten i och till Stockholmsregionen samt för regionens fortsatta utveckling. En välutvecklad kollektivtrafik utgör även en grundläggande förutsättning för olika invånargrupperns möjlighet att nyttja de fördelar som regionen erbjuder. Regionens specifika förutsättningar och det sjätte delmålet är motiven för en regional strategi för hur ett jämställt transportsystem ska kunna främjas i Stockholmsregionen.



PROJEKTET I STORT

Projektet JämKom's övergripande syfte är att ta fram en strategi för ett jämställt transportsystem. Projektets arbete har inbegripit tre huvudområden.

Jämställdhetsintegrering: Ökade kunskaper och ett gemensamt angreppssätt genom workshops och seminarier har varit viktiga delar i projektet. Vi har arbetat med hur jämställdhetsperspektivet kan integreras i arbetet med transporter hos de ansvariga parterna.

Fysiska planeringsprocesser: Projektet har bidragit med stöd i att utforma olika riktlinjer som kan tydliggöra hur jämställdhetsperspektivet kan konkretiseras och bearbetas projektparternas fysiska planeringsprocesser.

Underlag för långsiktig inriktning: Projektet har som avsikt att ta fram ett strategiskt underlag för jämställda prioriteringar som kan ligga till grund för en långsiktig inriktning i kommande planeringsprocesser och prioriteringar. Detta har gjorts med utgångspunkt i bland annat en analys av invånarnas resvanor i Stockholms län samt en analys av regionala beslutsunderlag. Underlaget har sedan bearbetats internt i projektet samt på seminarium.

Projektets styrgrupp: Elisabeth Krausz, (RTK), Ulrika Honauer/Kristina Söderberg (Vägverket), Anna Haapaniemi/Cornelis Harders/Thomas Lindh (Banverket), Kjell Haglund (Länsstyrelsen), Helena Sundberg (SL) samt Sofia Lindfors, Projektledare.

Projektets arbetsgrupp: Jan-Ove Östbrink /Gunilla Rosenqvist (RTK), Sofia Lindblad (Banverket), Maria Boman/Hjalmar Strömberg (Vägverket), Marie Martinsson (SL), Peter Huledal (Länsstyrelsen) samt Sofia Lindfors Projektledare

Referenspersoner: Ulf Thunberg (RTK), Maria Nichani (Vägverket), Helena Braun (Vägverket), Erik Sjaunja (SL), Linda Goldkuhl (Länsstyrelsen)



Sofia Lindfors, Projektledare

JÄMSTÄLLDHETSINTEGRERING

Projektets deltagare hade i början frågor om allt från varför det finns ett transportpolitiskt jämställdhetsmål till hur en järnvägsinvestering skulle kunna göras jämställd. Närmare 20 olika interna utbildningsinsatser, såsom workshops och seminarier, inom projektet har gett oss ett gemensamt angreppssätt samt ett antal viktiga insikter kring jämställdhet och transporter.

Jämställdhetsperspektiv i transportsektorn – vad är det?

1. Ett ökat individ- och medborgarperspektiv

Ett jämställdhetsperspektiv i trafikplaneringen handlar i hög utsträckning om ett grundläggande individ- och medborgarperspektiv. Individperspektivet skapar en arena där jämställdhet kan beaktas.

2. Jämställdhet är en viktig förutsättning för att nå andra transportpolitiska delmål

Målet om ett jämställt transportsystem bör relateras till andra transportpolitiska mål (säkerhet, tillgänglighet, positiv regional utveckling, god miljö, transportkvalitet) samt till internt uppställda mål i transportprojekt. Genom ett jämställdhetsperspektiv med individen som utgångspunkt finns det större möjlighet att även nå andra uppsatta mål.

3. Ett nytt "tänk" på både praktisk och strategisk nivå

Bakgrunden till transportpolitiska jämställdhetsmålet var skillnader mellan mäns och kvinnors resande, skillnader i deras transportvärderingar samt en ojämn könsfördelning. En första fråga för JämKom var därför hur vi skulle hantera

dessa skillnader. Det visade sig krävas både ett arbete för att tillgodose befintliga resbehov och ett mer strategiskt arbete med att se över hur transportsektorn i sitt långsiktiga arbete kan beakta jämställdhetsperspektivet.



Konsulter och projektparter på analysseminarium 27/3 2007

"Vi jobbar redan med jämställdhet eftersom vi förbättrar kollektivtrafiken"

Manlig deltagare på projektintroduktion

"Är detta jämställdhet? Jag trodde du skulle vara arg på oss män"

Manlig deltagare på heldagsseminarium

"Skulle någon kunna ta fram en bok med bilder på hur jämställda busshållplatser, tågstationer och järnvägsspår ser ut? Detta skulle underlätta arbetet"

Manlig deltagare på seminarium

"Skillnader i resande kan ju inte handla om kön utan om andra aspekter såsom inkomst och kulturell bakgrund?"

Kvinnlig deltagare på seminarium

"Många gånger blir jämställdhet en kvinnofråga men det handlar ju om både kvinnor och män egentligen. Trafiksäkerhetsområdet är ett konkret exempel på detta"

Manlig deltagare på seminarium

"Varför inte ha ett mål om ett jämlikt transportsystem istället för ett jämställt?"

Kvinnlig deltagare i början av en introduktion seminarium

PLANERING OCH UTFORMNING AV ÅTGÄRDER

Utifrån projektets kunskaphöjande aktiviteter tydliggjordes ett behov av att kunna arbeta med jämställdhetsfrågan mer praktiskt under transportsystemets planeringsprocess. Inom ramen för projektet har därför Banverket och Vägverket tagit fram två interna rapporter som konkret beskriver hur jämställdhet kan integreras i transportplaneringsarbetet. Även SL utarbetar en liknande intern rapport.



"Det var svårt att veta hur vi på Banverket i vårt dagliga arbete skulle anlägga ett jämställdhetsperspektiv i planeringen. Vi hade behov av ett konkret underlag med riktlinjer och tips".

Sofia Lindblad från Banverket

Vår slutsats är att det varken finns färdiga svar eller bilder för hur en jämställd järnvägsinvestering eller busstation ser ut. Däremot handlar jämställdhet i själva planeringen om att se på nuläget, beskriva den och hittar transportlösningar som passar olika grupper av medborgare. De ansvariga bör ha en bättre förståelse för att kvinnor och män i dagsläget kan ha olika erfarenheter.

Hur tillgodoser vi både kvinnors och mäns behov i transportplaneringen?

Förbättrad dialog

Kommunikationen mellan de som tar besluten och brukarna av systemet är grundläggande för att kvalitetssäkra vårt transportsystem. En god dialog ger förutsättningar till att lokal kunskap tas tillvara och medborgarnas behov beaktas i planeringen. Därför har projektet tagit fram riktlinjer och tips för hur exempelvis fler medborgare, både kvinnor och män, kan lockas till samrådsmöten samt hur själva samrådsmötena kan bli mer givande och attraktiva. Hur en annons utformas så att den berör fler medborgare och vilken form av media vi bör använda för att nå flertalet medborgare. Förutom traditionella samråd kan man arbeta med enkäter, telefon- eller personliga intervjuer, samrådsgrupper, intressegrupper och stadsvandringar.

Ett exempel på jämställdhet i den fysiska planeringen är skillnaderna mellan kvinnor och män avseende deras upplevda känsla av trygghet i offentliga miljöer. Här har projektet testat att arbeta med s.k. trygghetsvandringar som är en metod med fokus på upplevelsen av det offentliga rummet och är ett sätt att inventera hur miljön ser ut och upplevs av resenärerna. I Sverige har ett flertal kommuner arbetat med trygghetsvandringar, exempelvis Göteborg som även tagit fram en manual för vandringen. Nya former av samråd och dialog samt en god lokal kännedom om otryggheten är även bra råd på vägen.

Öka underlaget och ställa fler och nya frågor under planeringen

Ifall olika gruppers erfarenheter och behov lyfts fram i plan-

eringsprocesser reser sig förmodligen nya frågor och betydelsefull kunskap. Mer konkret kan detta innebära att man redan i investeringsplaneringen gör en nulägesbeskrivning och samlar in material om olika grupper av kvinnor och män inom det berörda området samt ser över resmönster och behov/efterfrågan. Hur reser medborgarna? Vilka behov har de för resandet? Könsuppdelad statistik synliggör inte endast olika levnadsmönster utan ger även ett bredare underlag för beslut och prioriteringar.

Efter en nulägesbeskrivning bör man även göra en effektbeskrivning då man exempelvis diskuterar skilda åtgärders effekter för olika grupper av kvinnor och män. Har kvinnors och mäns fria rörlighet i området tagits i beaktande? Har nyttan av de tänkta åtgärderna effekter på både kvinnor och män? Diskutera även ifall åtgärden kan leda till högre tillgänglighet till den lokala – och den större regionala arbetsmarknaden för både kvinnor och män, samt ifall åtgärden ger goda förutsättningar för tillgängligheten till både privat och offentlig service i området.

Jämställdhet i hela processen

Under hela planeringsprocessen är det viktigt att:

- Sträva efter en jämn könsfördelning i det beredande arbetet och beslutsprocessen
- Främja att kvinnor och män har samma möjligheter att påverka processen och utfallet
- Informationsspridning om projektet ska medvetet riktas till både kvinnor och män
- Sträva efter att det finns jämställdhetskompetens hos någon/några inom projektet

TIPS! Konkreta riktlinjer finner ni dessa två rapporter som tagits fram av parterna: Checklista för jämställdhet i vägplaneringen (remissversion) framtagen av Vägverket region Stockholm och Planering för ett jämställt järnvägstransportsystem framtagen av Banverket

UNDERLAG FÖR STRATEGISK INRIKTNING

Projektets syfte har varit att ta fram ett underlag för långsiktig inriktning inför de prioriteringsdiskussioner som sker inom den statliga infrastrukturplaneringen, i den regionala utvecklingsplaneringen samt SL:s strategiska planering. Strävan har varit att underlaget ska tydliggöra olika åtgärdsområden utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Arbetet med strategiska underlaget har utgått från tre frågor:

1. Vilka skillnader i resandet finns i Stockholms län? Varför?
2. Vilka värderingar och drivkrafter styr planeringen?
3. Vilka effekter får våra beslut på olika grupper?



"Det är viktigt att vi på ett trovärdigt sätt kan visa att vi uppfyller de transportpolitiska delmålen när vi argumenterar för ökade resurser. Vi ska bygga ett transportsystem för alla".

Peter Huledal,
Kommunikationsdirektör
Länsstyrelsen i Stockholms län

Kvinnors och mäns resande

Projektet ville få en mer detaljerad beskrivning av hur olika grupper kvinnor och män reser i Stockholms län. Vi ville

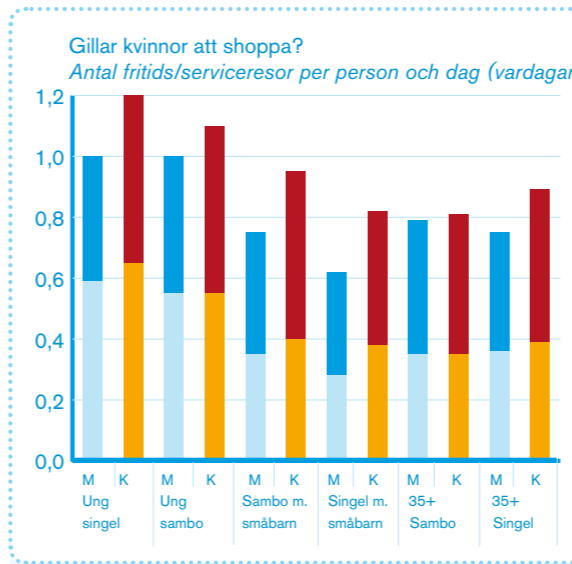
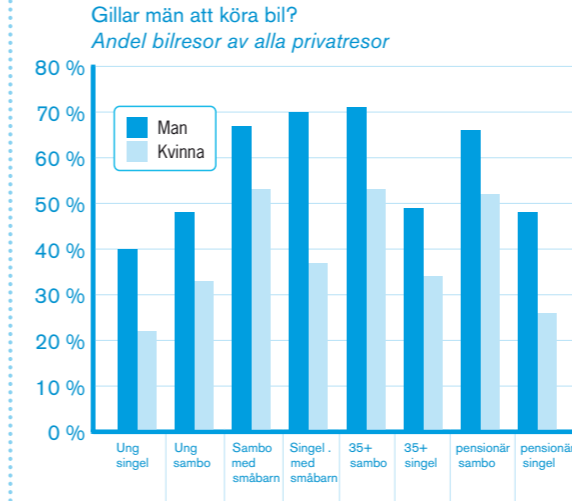
även försöka avgöra hur mycket av skillnaderna mellan mäns och kvinnors resande som kan förklaras av skillnader i yttre förutsättningar¹ och hur mycket av skillnaderna som kvarstår även om alla sådana förutsättningar vore identiska. Slutligen ville vi se hur skillnaderna förändras över livet. Vi valde därför att se på följande sex livscykelgrupper uppdelade på kön: Ung singel, Ung sambo utan barn, Singel med småbarn, Sambo med småbarn, Medelålders sambo utan (små)barn, Medelålders singel, Pensionärssambo, Pensionärssingel.

Resultatet visade på tydliga skillnader mellan mäns och kvinnors resande. Exempelvis har och använder män bil i större utsträckning. Kvinnor gör fler resor samt fler service- och fritidsresor. Män däremot gör längre resor samt fler tjänsteresor. Skillnaderna mellan kvinnors och mäns resande finns inom alla åldersgrupper² oavsett singel eller sambo. Detta förvånade oss eftersom man ofta förklarar resandeskillnader med ålder och familjeförhållanden.

En del av skillnaderna kunde till viss del förklaras i skillnader i t.ex. förvärvsgrad, men trots lika "yttre förutsättningar" kvarstod ett antal skillnader som inte kunde samvarieras med dessa förutsättningar.

- Mäns höga bilandel, särskilt vid låga inkomster och i singelhushåll
- Kvinnors högre fritids- och serviceresande
- Kvinnors högre andel hämtning/lämning av barn
- Mäns högre tjänsteresande och längre arbetsresor fr. o m småbarnsåren
- Singelpappornas långa hämta/lämna-resor

¹ Exempelvis inkomst, ålder, boende, familjeförhållanden, arbetssituation
² Dock omvänt i gruppen pensionärer avseende service- och inköpsresor



Figurer tagna ur Transeks presentation 27/3 2007

TIPS! För mer information om resvaneanalysen läs rapporten "Mäns och kvinnors resande" som tagits fram av inom ramen för JämKom.³

Tidigare trodde vi att unga kvinnor och män som inte etablerat familj har ett mer likt beteende avseende bilanvändning, än de i samboförhållande med barn. Studien visade dock motsatsen. Redan hos unga singlar syns en betydlig högre användning av bil hos män. Bilanvändningen har även ofta antagits samvariera med inkomst, men i vår studie fanns inte detta samband. Exempelvis finns hög bilanvändning hos unga män som varken har behov eller förutsättning för bil och en låg bilanvändning hos etablerade ensamstående kvinnor med relativt hög inkomst. Mycket i samhället tyder på att kvinnor fortfarande tar ett större ansvar för hem och hushåll och dessa skillnader avspeglas i resandet. Dock är skillnaderna i exempelvis service- och fritidsresor även stora för singlar utan barn vilket tyder på att det också finns andra förklaringar till resandet än maktförhållanden i hemmet.

Varför reser kvinnor och män olika?

Som ett led i arbetet med att ta fram ett underlag för långsiktig inriktning fick konsultföretaget United Minds i uppdrag att se över "Kvinnors och mäns värderingar" samt analysera "Drivkrafter och framtidsscenarioer". Syftet med uppdraget var att förklara skillnaderna i kvinnors och mäns resande när alla andra variabler förutom kön är lika? Vilka värderingar och attityder ligger bakom mäns respektive kvinnors val av kommunikationer?

³ Transek AB, 2006:51 Mäns och kvinnors resande, Vilka mönster kan ses i mäns och kvinnors resande och vad beror dessa på?

26 djupintervjuer med olika resenärgrupper visade på små direkta synliga värderingsskillnader kopplade till transporter. Däremot framkom skillnader som är mer långsiktigt stabila och svåra att fånga, men som påverkar resandet. En av de tidigare dominerande slutsatserna kring jämställdheten i transportsystemet har varit att skillnaderna i kvinnors och mäns resmönster i hög grad beror på bakomliggande faktorer såsom maktförhållanden, yrkes- och inkomststrukturer samt arbetsmarknadens funktionssätt. Värderingarna avspeglades även i våra intervjuer med både resenärer och beslutsfattare. Enligt United Minds studie är detta dock delvis missuppfattningar. Skillnaderna i resmönster som verkar orsakas av exempelvis inkomstskillnader och miljömedvetenhet orsakas istället av uppdelningen i olika domäner samt djupt liggande värderingar och traditioner.

1. Personliga värden och personlig identitet hos individer

Kvinnor och män visade tydliga skillnader avseende synen på egna rollen och möjligheterna att styra livet. Exempelvis tenderade kvinnor att söka självförverkligande genom ansvar. Man söker orsaker och lösningar hos sig själv "Jag borde tänka på miljön och ta bussen oftare". Män tenderade att söka självförverkligande genom förnöjsamhet, där orsaker och lösningar söks hos andra "Folk borde tänka mer på miljön och ta bussen. Jag själv behöver dock bilen".

2. Traditioner och kultur i samhälle, familj, individgrupper

Traditioner och kultur har stor betydelse för av val färdmedel och här finns tydliga skillnader mellan kvinnor och män. Exempelvis gjorde män en tydlig koppling mellan känslan av status och bilen. "Med bil kan man köra runt – inte bara stå som en fåntratt" (Man, ung singel utan barn) "Bilen är mest ett verktyg för att få vardagen att gå ihop" (Kvinna, sambo med barn)

3. Olika domäner domineras av olika kön - påverkar resandet

Det finns en traditionell uppdelning i domäner mellan försörjning och lönearbete (mannen) respektive hemmet och barnen (kvinnan). Denna uppdelning är tydlig i studien, även bland dem som ser sig som jämställda. Dessa domäner finns både i hemmet, samhället och transportsystemet. Exempelvis ser många bilen som en manlig domän.

TIPS! Vill du veta mer om den studie United Minds gjorde om både värderingar, drivkrafter samt framtidsscenarier läs rapporten "Vad gör att Du reser? Bakomliggande drivkrafter och framtidsscenarier".

Kundgrupper

United Minds uppdrag med djupintervjuer resulterade i åtta "resenärstyper" med skilda livsstilar, värderingar och levnadsförhållanden. Denna studie tydliggjorde vikten av att transportsektorn behöver vara medveten om grupper olikheter i planeringen. Kvinnor och män är inte två homogena grupper och ett visst perspektiv behöver inte inbegripa alla män eller alla kvinnor. Utan kunskap om och erkännande av heterogenitet börjar planerare och ansvariga lätt tänka i genomsnitt, vilket är meningslöst. Nedan tydliggörs skillnaderna i några av gruppernas värderingar kring transportsystemet.

Självständiga - Sophie⁴ Bilen är ett verktyg för oberoende och frihet. Kollektivtrafiken ska vara trygg och smidig.

Slacker - Stefan⁴ Bilen är skadlig för miljön men innebär frihet och status. Kollektivtrafiken är ett mindre bra komplement.

Kulturella - Katrin⁵ Promenerar och cyklar i innerstan. Kollektivtrafiken är ett komplement. Bilen är, trots en frihetsskänsla, ett problem i innerstan. Hon är otrygg på nätter/kvällar vilket påverkar färdmedel och att hon tar taxi.

Urbane - Urban⁵ Både kollektivtrafiken samt promenader fungerar bra. Bilen har inget symbolvärde.

Ansvars - Annika⁶ Bilen är trevlig, bra och praktisk. Hon använder bilen för barnskjutsande och service. Kollektivtrafiken fungerar ganska bra.

Varannanvecka - Ville⁶ Åker själv kollektivt under veckorna men använder bil under helgerna med barnen.

Logistisk - Linda⁷ Bilen är ett måste för att vardagens pussel skall fungera. Kollektivtrafiken är ett komplement.

Traditionelle - Thomas⁷ Bilen och kollektivtrafiken kompletterar varandra. Han klarar sig inte utan bil som även ger frihetsskänsla och ökar bekvämligheten. Köerna är dock ett stort minus. Kollektivtrafiken är inget nöje men ok.

Vilka värden styr vår transportplanering?

För att få mer underlag kring vilka värden som styr de långsiktiga investeringarna inom transportsektorn valde vi att djupintervjua regionala nyckelpersoner. I intervjuerna med politiker och experter påpekades att det allmännas intresse under lång tid styrt transportsystemets utveckling

och att det nu behövs mer kundfokusering. Det fanns en samlad stark tilltro till regionens tillväxt både avseende ekonomisk tillväxt och livskvalitet. Stora brister i infrastrukturen ses dock som ett hot. Jämställdhet i sig ansåg de inte som något kontroversiellt, vilket däremot var ett faktum i intervjuerna med högre regionala tjänstemän. I dessa intervjuer var även den fysiska infrastrukturen central när de talade om transportsystemet och dess utveckling. Individperspektivet saknades rent generellt men många efterlyste ökade kunskaper kring just resenärerna samt individens drivkrafter till resande. Kunskap som skulle behövas som underlag för prioriteringar i transportplaneringen.

Effektanalys

Detta uppdrag baserades på både analysen om mäns och kvinnors resande samt på kvalitativa analysen kring kvinnor och mäns värderingar. Syftet var att samla in uppgifter om investeringar och åtgärder i transportsystemet inom Stockholms län under åren 2004–06 och därefter göra en övergripande analys av de effekter som de samlade investeringarna ger för kvinnor och män samt för olika livscykelgrupper.

Kvinnor och mäns resande i Stockholm

De flesta resor i länet utförs med bil som är det vanligaste färdmedlet både för kvinnor och män, och för de olika livscykelgrupperna. Samtidigt är det fler män än kvinnor som har körkort och tillgång till bil. Det är också fler kvinnor än män som använder kollektivtrafiken även om det skiljer sig beroende på längden på resan och vilket kollektivtrafikslag som används. Inom pendeltågstrafiken och på lokalbanorna är andelen män är högst. Inom tågtrafiken är andelen

⁴ Ung singel

⁵ Singel med barn

⁶ Sambo med barn – heltidsarbetande

⁷ Singlar 35+ - högavlönade

kvinnor som högst för pendeltågsresandet följt av intercitytågen, medan andelen kvinnor för fjärr- och regionaltågen är lägre. Detta trafikslag skiljer sig från det övriga kollektivtrafikresandet genom att andelen män är högre än andelen kvinnor.

Infrastrukturinvesteringar in länet

SL:s investeringar på ungefär sex miljarder står för en stor del av de samlade investeringarna i länet under 2004-2006. Inkluderat trafikeringen blir dominansen ännu större. Ungefär hälften av SL:s investeringar och drift finansieras av biljettintäkter och resterande delen kommer från landstingsskatten. De statliga medlen till Banverket och Vägverket uppgår till drygt fem miljarder under treårsperioden. SL:s och Banverkets investeringar satsas i kollektivtrafiksystemet medan Vägverkets och de kommunala investeringarna till stor del satsas i vägnätet.

Vem gynnas av länets transportinvesteringar?

De kommunala investeringarna samt Vägverkets investeringar utgörs av väginvesteringar som gynnar bilister eller samtliga trafikanter, och därmed både kvinnor och män. Tillgänglighetsåtgärderna i Stockholm gynnar framför allt funktionshindrade men även äldre resenärer och medborgare med packning eller barnvagn gynnas. Trafiksäkerhetsåtgärder värderas högre av kvinnor än män men leder troligen till att färre män dödas eller skadas. Fler kvinnor

ifall analysen utgår från dagens resmönster och värderingar hos kvinnor och män kan investeringarna i sin helhet under denna treårsperiod sägas gynna kvinnor mer än män. Detta antagande grundar sig då på de stora belopp som läggs inom kollektivtrafikområdet och som kvinnor i dag utnyttjar mer än män. Det här betyder dock inte att hela transportsystemet inom Stockholms län, som det ser

ut i dag, gynnar kvinnors resande mer än mäns. I jämförelse med andra län kan dock transportsystemet i länet i något högre grad vara anpassat både till kvinnors och till mäns transportbehov eftersom det förhållandevis väl utbyggda kollektivtrafiknätet i Stockholms län ger möjligheter att resa oavsett körkort och tillgång till bil, där kvinnor i dag har sämre möjligheter att köra bil.

Viktiga slutsatser ur effektanalysen

En huvuduppgift för transportsystemet är att se till att förutsättningarna finns för våra medborgare att utföra de ärenden som behöver göras, oavsett om de är kvinnor eller män. Vi vet dock ytterst lite om morgondagens resmönster och värderingar. Sådan kunskap kan vara betydelsefullt för jämställdheten.

Transportsektorn behöver bättre analysmaterial kring transportsystemet för att uppnå ett jämställt transportsystem. Analysen om nyttan av planerade investeringar måste vara djupare och kunna svara på exempelvis följande frågor: Vad är motivet till investeringen? Vilket och vems resbehov löses? Vilka möjligheter innebär åtgärden? Hur fördelar sig nyttorna? Vem och vilka ärenden gynnas? Hur kommer kvinnors och mäns beteende att förändras med en åtgärd? Vilka alternativa användningsområden kan pengarna användas till?

Det behövs även mer rumsliga analyser för att vi ska kunna skapa ett jämställt transportsystem. Var arbetar kvinnor och män som bor inom respektive område? Var gör de sina inköps- och serviceresor?



"Vi vet att kvinnor och män har haft och har än idag skilda livsvillkor och erfarenheter. Trots detta så har vi en nästan helt könsblind transportplanering".

Jan-Ove Östbrink,
Avdelningschef Regionplane-
och trafikkontoret

TIPS! Ifall ni vill läsa med om effektanalysen, läs då rapporten " Den regionala transportplaneringens effekter på jämställdheten " - *Analys av investeringar och åtgärder i Stockholms län åren 2004-06.* Rapporten är framtagen av Åsa Vagland på VTI inom ramen för JämKom.

Regionförstoring

Regionförstoring är ett allt vanligare begrepp i den regionala utvecklings och näringslivspolitikerna. Regionförstoringens innebörd skiljer sig dock för olika individer och en omdiskuterad fråga är sambandet mellan regionförstoring och jämställdhet. Idag väcker frågan mest frågetecken och få svar. Därav initierade JämKom ett examensarbete inom frågan. Tobias Jansson, D-student från Kulturgeografiska institutionen på Stockholms Universitet skrev en uppsats med syftet att belysa och tolka jämställdhetsaspekten i den svenska politiska samt forskningsbaserade debatten kring regionförstoring. Med uppsatsen som bas anordnades i mars 2007 en workshop dit flertalet olika representanter för transportsektorn och forskare bjöds in för att tillsammans

med tjänstemän diskutera sambandet mellan jämställdhet och regionförstoring.

Insikter

I debatten kring regionförstoring finns två olika läger. På ena sidan beskrivs regionförstoring utifrån dess strukturella och ekonomiska karaktär som något positivt. Andra sidan har ett mer dialektiskt fokus samt en mer kritisk hållning till regionförstoringen. Man diskuterar individens ställning utifrån ett vardagsperspektiv där kvinnors och mäns livssituation, upplevelser av resande samt resmönster implementeras inom planeringen.

Kvinnofälla är ett flitigt använt begrepp inom regionförstoringensdebatten eftersom det idag finns skillnader mellan kvinnors och mäns möjligheter att nyttja regionförstoring. Männerna har störst ekonomisk nytta av utökade arbetsmarknadsregioner och kvinnorna med det största ansvaret för familj och hem kan därför lätt hamna i en underordnad position. Dock finns det forskning som tyder på att regionförstoring kan vara en individfälla och få sociala effekter för barnen, familjelivet och vardagen.

Regionförstoring är varken nytt eller något som kommer att minska då det finns ett tydligt samband mellan regional tillväxt och regionens funktionella storlek. Det är därför viktigt med en konstruktiv debatt kring hur vi kan undvika att regionförstoring blir en jämställdhetsfälla.

Det är viktigt att de två "läger" där det ena sätter tillväxt i fokus och det andra som fokuserar på individen möts. Oavsett vi vill eller inte så går vi mot en ökad regionförstoring. Vad krävs då för att den ska fungera på individnivån såväl som på en strukturell samhällsnivå? Det är viktigt att föra en konstruktiv debatt kring regionförstoringen.

SLUTSATSER OCH STRATEGI

Ett jämställt transportsystem handlar om:

1. Att tillgodose dagens transportbehov utifrån ett individperspektiv

Transportplaneringen skall ske för våra invånare och tillgodose både kvinnors och mäns behov. Jämställdhet i transportplaneringen kan enligt projektet utvecklas med hjälp av ett individperspektiv. I planeringen bör vi fråga oss vad det är som ska lösas, varför och för vem? Vi måste se på nuläget, beskriva den och försöka hitta lösningar som passar olika grupper av medborgare och resenärer. Utan kunskap om grupperns olikheter i planeringen tenderar vi att tänka i genomsnitt, vilket inte beskriver den faktiska verkligheten.

I genusforskningen talar man om praktiska och strategiska genusbehov. Praktiska genus behoven handlar om grundläggande behov som kvinnor och män upplever inom ramen för sina socialt accepterade roller, exempelvis avseende boende och kommunikationer. Projektet har kunnat fastställa tydliga skillnader i kvinnors och mäns resande vilka i hög grad grundas dels på ett samhälle som fortfarande inom många områden är könsuppdelat, dels i djupt bakomliggande traditionella könsroller. Dessa värderingar sitter djupt rotade, vilket i sin tur kan tolkas som att ett samhälle där kvinnor och män tar lika stort ansvar för karriär, hushåll och barn fortfarande ligger en bit bort. Även värderingarna i förhållande till resor och färdmedel är djupt rotade hos både kvinnor och män.

Jämställda Kommunikationers slutsats är att det därför inte är möjligt för transportsektorn att gå före samhället i övrigt med att skapa jämställdhet på arbetsmarknaden, hemmet

eller övriga samhällsområden. För transportsystemet är det däremot viktigt att se till så att det finns likvärdiga förutsättningarna för att utföra de ärenden som behöver göras, oavsett om det är kvinnor eller män som utför dem. Även denna uppgift kan emellertid kräva att vi förhåller oss aktivt till olika traditionella värderingar som män och kvinnor har i sitt förhållande till transportsystemet, eller s.k. domäner.

2. Att tillgodose framtida transportbehov och analysera drivkrafter till resande

Genusforskningen lyfter även upp strategiska behov och genusintressen vilka exempelvis handlar om lika lön. För att uppfylla dessa måste vi på en strukturell nivå förändra existerande normer, värderingar och regelverk. Exempelvis måste vi bryta den könssegregerade arbetsmarknaden. Även inom transportsektorn är det viktigt att i planeringen beakta de strategiska genusbehoven.

En del av dagens resbeteenden beror på andra faktorer än själva transportsystemet såsom djupt bakomliggande traditionella värderingar kring könsroller och status. Om vi ska fokusera på uppgiften att se till att det finns likvärdiga förutsättningar att utföra dagens resbehov bör vi kanske bortse från de delar av resbeteenden som beror på värderingar t.ex. det som baseras på status.

De resvanor vi analyserat avspeglar hur kvinnor och män reser i dag, men inte nödvändigtvis hur kvinnor och män skulle vilja resa om förutsättningarna såg annorlunda ut. De säger inte heller något om hur morgondagens transportbehov ser ut. Befintliga resmönster behöver med andra ord nödvändigtvis inte avspegla verkliga behov. Hur kan vi veta vad som är verkliga behov i framtiden? Vi vet även att

de värderingar som styr sektorn påverkar dess utveckling och medborgarnas rörlighet en lång tid framöver. Hur säkerställer vi att transportsektorn inte genom att endast se till behov hos medborgarna stänger en vidareutveckling mot ett i övrigt jämställt samhälle?



Workshop med projektparter



Jennie Bäckman, konsult på United Minds

"Styrmedel för att förändra beteenden, t.ex. resmönster, måste utgå från individens värden och prioriteringar, annars blir de verkningslösa. Att tro att man påverkar människors beteenden med enbart fakta eller nyttoargument är en vanlig missuppfattning: Fakta övertygar intellektuellt, medan känsla och värden motiverar till handling".

Ett av United Minds slutsatser i projektet

Ett jämställt transportsystem kan nås via:

1. Jämställd planeringsprocess som tillgodoser dagens transportbehov

En jämställd planeringsprocess bör öka möjligheterna till att själva produkten, transportsystemet, blir mer jämställt. Vi kan inte ha färdiga bilder av jämställda åtgärder eftersom dessa lätt leder till att vi endast bekräftar fördomar om hur samhället ser ut idag. Det är istället viktigt att se till själva processen mot åtgärden. Hur detta kan göras finns att läsa mer om i Checklista för jämställdhet i vägplaneringen (remissversion) framtagen av Vägverket region Stockholm och Planering för ett jämställt järnvägstransportsystem framtagen av Banverket. Nedan följer en del exempel på riktlinjer.

Förbättrad dialog

En förbättrad dialog med medborgarna genom nya former av samråd och kommunikation är viktig för jämställdheten. Både kvinnor och mäns erfarenheter behöver på ett likvärdigt sätt tas med i alla delar av planeringsprocesserna. En jämn könsfördelning i samtliga grupper och processer är ett steg mot en jämställd planering. Detta ger även ökade förutsättningar för ett bredare och bättre beslutsunderlag samt till att den ansvariges trovärdighet ökar.

Lokal kunskap

Lokal –och regional kännedom om hur verkligheten ser ut är nödvändig för att vi ska kunna beakta jämställdhet. Vidareutveckla underlag kring resandet, behov och värderingar under själva planeringsprocessen och ställ nya frågor: Vad är motivet till investeringen? Vilket och vems problem löses? Vilka möjligheter innebär åtgärden?

Rimliga fördelningar

Jämställdhet handlar även om att se över ifall fördelningen av en planerad satsning är rimlig med tanke på olika grupper av resenärer? Hur fördelar sig nyttorna? Exempelvis kan en god komfort, turtäthet och tillgänglighet ha olika effekter för olika grupper av kvinnor och män. Vem och vilka ärenden gynnas? Hur kommer kvinnors och mäns beteende att förändras med en åtgärd? Vilka alternativa användningsområden kan pengarna användas till?

Rumsliga analyser

Utveckla mer rumsliga analyser. Var arbetar kvinnor och män som bor inom respektive område? Var gör de sina inköps- och serviceresor? Hur påverkas de av en eventuell transportåtgärd?

2. En djupare analys kring framtida transportbehov och drivkrafter

Transportsektorn har generellt sett förvånansvärt begränsad kunskap om morgondagens resmönster och värderingar. En lärdom har varit att transportsektorn bör bli bättre på att se transportsystemets roll för resandet och medborgarnas rörlighet. Dagens transportsystem är resultatet av investeringar under flera årtionden, trots att de senaste 50-årsperiodens investeringar spelar störst roll. Det är värderingarna och behoven hos dem som planerade, beslutade och byggde transportsystemet under hela perioden som i stora delar förklarar dagens transportsystem. Stora lång-

siktiga investeringar och planer i infrastrukturen påverkar både kvinnors och mäns rörlighet långt fram i tiden. Nedan följer en del frågeställningar som bör tas upp i det fortsatta arbetet mot ett jämställt transportsystem.

Ökat underlag

Under projektets gång tydliggjordes bristen på och behoven av kunskap om trafikanters värderingar. Ett konkret exempel är trafiksäkerheten där det idag finns tydliga skillnader mellan könen. Ifall vi endast arbetar med transsystemet skapar det fortsatt problem med att nå nollvisionen då många av trafiksäkerhetsproblemen grundas på individens handlingar och djupt bakomliggande värderingar. Ett jämställt transportsystem kan därmed inte enbart skapas genom åtgärder i trafiksystemet utan handlar även om att arbeta med mer kvalitativa aspekter, exempelvis värderingar. Erfarenheterna av vårt arbetssätt med att kvalitativt beskriva olika livscykelgrupper var positiv och vi föreslår att detta vidareutvecklas för att bli ett instrument i infrastruktur och transportplaneringen.

Individ- och samhällsnytta

Projektet tydliggjorde även att det idag är oklart i vilken utsträckning individnytta kan avgöra transportsystemets utveckling. Ett exempel är hastighetskameror. Enligt våra studier och interna arbetsmöten är det tydligt att många trafiksäkerhetsåtgärder har olika nytta beroende på ifall vi utgår ifrån individen eller samhället. En i våra studier stereotypisk ung man som tillhör gruppen fortkörare är nog personligen negativ till åtgärden men tänker på individnivån att den är bra för andra som kör för fort. Utifrån ett samhällsperspektiv så är åtgärden bra både på individnivån och för samhällsnyttan pga. att den förhoppningsvis förändrar hans beteende samt minskar samhällskostnaderna. Vad är det då som avgör ifall vi väljer hastighetskamera som åtgärd? Vi måste föra en diskussion kring vilket som går

och/eller bör gå först: Individens värderingar och egen nytta eller samhällsnytta och kollektiv nytta. Vilken roll kan och får medborgarnas behov ha för transportplaneringen? Vi vet även att könsskillnaderna är stora i just i denna typ av frågor vilket fortsatt skulle behöva analyseras.



Jonas Eliasson, konsult på WSP (tidigare Transek)

Kundgrupper

Erfarenheterna från projektets arbetssätt med att kvalitativt beskriva arketyper för olika livscykelgrupper har varit positiv. Vi föreslår att detta arbetssätt vidareutvecklas så att det kan användas för att se olika behov, värderingar och förhållningssätt till transportsystemet och olika åtgärder. Det skulle kunna bli ett instrument för att utveckla jämställdhetsperspektivet i infrastrukturplaneringen och den regionala utvecklingsplaneringen.

Små värderingsskillnader påverkar mycket

De val av åtgärder som transportsektorn gör idag påverkar rörligheten hos våra medborgare långt framåt i tiden. Vi har även sett att förhållandevis "små" könsskillnader i grundläggande värderingar leder till stora skillnader i rörlighet. Detta är viktigt att förhålla sig till i vår planering. Kan

vi exempelvis medverka till att aktivt förändra beteenden som kanske inte är samhällsekonomiskt lönsamma eller som inte gynnar jämställdheten i samhället? Fler undersökningar av det slag som gjorts inom projektet skulle medvetandegöra beslutsfattare och ansvariga om samhällets och resandets komplexitet.



"Det mest spännande är att de stora skillnaderna mellan män och kvinnor bara till en del kan förklaras av skillnader i inkomster, utbildning, yrke och livssituation. Men inte kan det väl vara så att kvinnor är så mycket mer ansvarstagande för miljön än män? Så ansvarstagande att de offerar möjligheter till bättre jobb och

låter hämtning och lämning av barn på dagis ta längre tid? Det har jag svårt att tro. Så jag kan inte frigöra mig från misstanken att transportsystemet som sådant orsakar att små skillnader i värderingar slår ut i stora skillnader i beteenden. Så jag tror att nästa uppgift är: Hur ser det transportsystem ut som låter kvinnor och män komma lika långt på samma tid?"

Elisabeth Krausz, Avdelningschef på Regionplane- och trafikkontoret

Rekommendationer för fortsatt forskning

Projektet har även bidragit till nya frågor som förhoppningsvis i framtiden kan besvaras av parterna eller forskare. Det har exempelvis framkommit att det är stor skillnad i synsätt och attityd hos parterna i regionen avseende individperspektivet i transportplaneringen. Gemensamt är dock att många anser sig ha ett behov av ökat individperspektiv och man efterlyser ett underlag som stöd för att kunna

göra prioriteringar. Vi bör därför både beskriva och kommunicera varför och hur ett tydligare medborgarperspektiv i transportpolitiken skulle kunna tillföra positiva effekter. En analys och beskrivning av de incitament som talar för ett individperspektiv i transportnäringen skulle även bekräfta vikten av att arbeta med jämställdhet.

Det finns även fortsatt tydliga skillnader mellan kvinnors och mäns värderingar avseende trafiksäkerhetsåtgärder, trygghet samt bilen. I ett nästa steg vore det därför intressant att se hur dessa värderingar påverkar transportsystemets utveckling och utformning. Kvinnor värderar exempelvis bilens funktionella egenskaper högre medan män värderar bilens symbolvärde och uttryck för identitet högre. Frågorna om bilens sociokulturella roll skulle därför behöva belysas i ytterligare studier.

I gjorda studierna framstår kvinnor som mer benägna att anpassa sig efter externa krav och förändringar än män därigenom en meranalys av dagsaktuella resvaneundersökningar från 2006 skulle kunna belysa fler aspekter i denna fråga.

Enligt projektets arbete är det tydligt att arbetet med mer demokratiska planeringsprocesser kan bidra till ett mer jämställt transportsystem. Vårt påbörjade arbete med att utveckla konkreta metoder bör fortsatt vidareutvecklas och spridas.

Avslutande ord

I början av projektet valde vi att kartlägga och inventera parternas befintliga arbete med transporter och jämställdhet. Det visade sig att parterna hade olika bakgrund och förväntningar i frågan. Några kände till det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem men förstod varken vad den innebar eller hur den skulle konkretiseras. För andra var jämställdhetsfrågan något nytt medan vissa ansåg att jämställdhet i sig var en viktig del i den regionala

utvecklingsplaneringen men hade bristande kunskaper i just sambandet mellan jämställdhet och trafik.

Kunskapsbristerna om jämställdhet i transportplaneringen har vi försökt fylla genom studier och rapporter. Den uttalade klyftan mellan teori och praktik för de som jobbar med planering har vi försökt bearbeta både via kunskapshöjande aktiviteter och även de riktlinjer och råd som bearbetats i parternas interna rapporter.

I den fysiska planeringen kan jämställdheten utvecklas via mer demokratiska planeringsprocesser, ökat medborgarinflytande och en jämnare könsfördelning. Projektets påbörjade arbete hoppas vi kan leda till ett fortsatt arbete med att utveckla metoder och förhållningssätt.

Avseende långsiktiga underlaget insåg vi snabbt att det här inte skulle vara lika enkelt att anlägga ett strategiskt jämställdhetsperspektiv. De underlag i form av resvanor, effektbeskrivningar och värderingar som tagits fram känns dock som relevanta och viktiga steg för det fortsatta arbetet. Vi har fått en del svar men även väckt nya frågor. En viktig insikt är att det generellt finns bristande underlag och analyser kring våra resenärer och medborgare. Parterna kommer förhoppningsvis att ha detta i åtanke i fortsättningen.

Arbetet med jämställda kommunikationer avslutas dock inte i och med projektets avslut. Tvärtom, det är nu det börjar! JämKom har gett oss värdefulla kunskaper och insikter som nu ska bearbetas internt hos parterna. Därefter skall dessa konkretiseras i praktisk handling, både i underlagen i kommande regionala planeringsprocesser och som verktyg i parternas fortsatta transportplanering.

"Det krävs ett helt nytt sätt att tänka för att lösa de problem vi skapat med det gamla sättet att tänka"

Albert Einstein

"Projektet har varit väldigt roligt och har gett en massa kunskap och insikter. Nu gäller det att verkligen arbeta med det underlag som kommit fram."

"Detta är bland de mest intressanta uppdrag som vi konsulter haft."

"Projektet har både tagit död på och skapat nya fördomar vilket varit intressant."

" Resultatet måste spridas så att man slipper göra om allt detta land och rike runt. "

"Det är synd att projektet tar slut eftersom det finns en risk för att detta viktiga arbete stannar upp ... "

**Varför kör fler män än kvinnor bil? Vad innebär en jämställd planeringsprocess?
Vad är ett jämställt transportsystem?**

Vill du få svar på dessa frågor samt flera andra intressanta frågeställningar skall du definitivt läsa denna rapport. Under åren 2004 och 2007 arbetade Länsstyrelsen i Stockholms län, AB Storstockholms Lokaltrafik, Regionplane- och trafikkontoret, Vägverket region Stockholm och Banverket gemensamt med projektet Jämställa Kommunikationer (JämKom).

Du håller nu projektets slutrapport i din hand och här kan du bl.a. läsa om bakgrunden till projektet och dess olika arbetsområden, ta del utav studier kring resvanor och värderingar samt få tips på hur jämställdhet kan integreras i transportplaneringen. Rapporten avslutas med slutsatser och rekommendationer inför framtiden. Hur bör vi gå vidare för att faktiskt skapa ett jämställt transportsystem?

Trevlig läsning och lycka till i det fortsatta arbetet med att skapa ett jämställt transportsystem!

JÄMKOM
JÄMSTÄLLDA KOMMUNIKATIONER



Fotograf: Peo Olsson, Länsstyrelsen i Stockholm, Getty images **Grafisk form:** williamsdesign.se

Alla rapporter som tagits fram inom Jämkom finns att tillgå hos Länsstyrelsen i Stockholms län samt hos övriga projektparter.