



UNITED  
BY OUR  
DIFFERENCE



# **Förslag till arbetsmodell för jämställd infrastrukturplanering**

## **Arbetsrapport (JämPlan)**

Åsa Aretun, Charlotta Faith-Ell och Lena Levin  
2010-09-09



# FÖRORD

Föreliggande rapport är en delrapportering av ett forskningsprojekt kallat Jämställdhet och genus i järnvägsplaneringen (JämPlan). Projektet drivs av WSP Samhällsbyggnad tillsammans med VTI och finansieras av Trafikverket.

Syftet med projektet är att identifiera och utveckla samt testa användbara metoder för hur genus och jämställdhet bättre ska kunna integreras i utvecklingen av järnvägssystemet. De huvudsakliga frågeställningarna i projektet är:

- Hur kan befintlig statistik om kvinnors och mäns resande samt forskning om genus och jämställdhet användas i utveckling och planering av ny järnväg?
- Vilka tidigare forskningsresultat om genus i planering av stora teknik- och miljöutvecklingsprojekt kan appliceras på Banverkets område?
- Hur ser järnvägsmiljöer ut som appellerar till både kvinnor och män?
- Vid vilken nivå i utvecklingen bör genus- och jämställdhetsaspekter få störst utrymme?

Deltagande forskare i projektet har varit: Charlotta Faith-Ell (WSP), Lena Levin (VTI), Elina Engelbrektsson (WSP) och Åsa Aretun (VTI).



# SAMMANFATTNING

Den här rapporten syftar till att på basis av forskning kring jämställdhetsintegrering, genus och transporter utreda och föreslå en arbetsmodell för att integrera ett jämställdhetsperspektiv i planering av infrastrukturprojekt för järnväg.

I rapporten föreslås att jämställdhetsmål på transportområdet preciseras enligt regeringens strategi med jämställdhetsintegrering. Det innebär att de fyra prioriterade delmålen i den nationella jämställdhetspolitiken verksamhetsanpassas till transportområdet:

1. jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i järnvägsplaneringen.
2. Järnvägssystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.
3. Järnvägssystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.
4. Risker och rädsla att utsättas för könsstrukturerat våld/brott i samband med tågtransporter och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.

Vidare föreslås att de fyra delmålen integreras i en arbetsmodell för jämställdhetskonsekvensbeskrivning, JämKart. JämKart är en arbetsmodell som innefattar olika steg för att utreda hinder och möjligheter för att uppnå jämställdhetsmål, på kort och på lång sikt. Arbetsmodellen innefattar bedömning av jämställdhetspåverkan och måluppfyllelse genom skattningsskalor (-1 till 5).

Rapporten behandlar vidare vilka delområden inom transportområdet som adresseras genom de fyra verksamhetsanpassade delmålen. Genom kunskapsunderlag från forskning om genus och transport beskrivs ojämställda förhållanden inom respektive delområde, vilket bildar bas för förslag till datainsamling, metod och analys i syftet att åstadkomma adekvata utredningar och underlag i förhållande till mål.

I denna rapport har inte arbetsmodellen anpassats till järnvägsplaneringens fyra huvudsteg: idéfas, förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. Rapporten berör kort att arbetet med jämställdhet bör vara med från början i planeringsprocessen för att få bästa resultat. Nästa steg i JämPlanprojektet kommer möjligheterna integrera jämställdhetskonsekvensbeskrivningar i planeringsprocessens olika steg att studeras.



# INNEHÅLL

|     |                                                                              |           |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| I   | INLEDNING.....                                                               | 8         |
| 1.1 | Bakgrund .....                                                               | 9         |
| 1.2 | Tillvägagångssätt och upplägg .....                                          | 10        |
| 2   | HUR KAN JÄMSTÄLLDHETSMÅLET I JÄRNVÄGSPLANERINGEN PRECISERAS? .....           | 11        |
| 2.1 | Förslag till precisering – de fyra jämställdhetsmålen.....                   | 14        |
| 2.2 | Från ”svara mot skilda behov” till ”bidra till ett jämställt samhälle” ..... | 15        |
| 3   | ARBETSMODELL FÖR JÄMSTÄLLD PLANERING .....                                   | 16        |
| 3.1 | Vardagslivsperspektiv? .....                                                 | 18        |
| 3.2 | Dagsprogram kontra SAMPERS?.....                                             | 19        |
| 3.3 | Män och kvinnor - heterogena grupper.....                                    | 21        |
| 3.4 | Jämställdhetskonskvensbeskrivning - JämKart.....                             | 22        |
| 4   | UTREDNING OCH UNDERLAG .....                                                 |           |
|     | FÖR JÄMKART .....                                                            | 26        |
| 4.1 | Jämn fördelning av makt och inflytande .....                                 | 27        |
| 4.2 | Ekonomisk jämställdhet .....                                                 | 28        |
| 4.3 | Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet .....                | 29        |
| 5   | SLUTSATS .....                                                               | 32        |
|     | REFERENSER .....                                                             | 34        |
|     | <b>Bilaga - JämKart Arbetsblad.....</b>                                      | <b>38</b> |



## I INLEDNING

I Sverige finns förväntningar på att planeringsprocesserna inom transportsektorn liksom i andra samhällets offentliga verksamheter ska omfattas av ett genus- och jämställdhetsarbete. De stora transportverken har de senaste åren utarbetat program och strategier för att öka genuskunskaperna och integrera jämställdhet i sin verksamhet. Trots ett målmedvetet arbete med genus och jämställdhet i transportsystemet behövs ytterligare och fördjupade kunskaper. Det som framförallt behövs är användbara metoder för hur genus- och jämställdhet kan beaktas vid alla skeden under utveckling och planering av ny infrastruktur.

Planering av infrastrukturprojektet för järnväg innefattar fyra huvudsteg: idéfas, förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. Planeringen går från avvägningar mellan olika allmänna intressen i de första stegen till att bli mer detaljerad varvid slutligen avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen görs. Planprocessen är omfattande och sträcker sig i regel över flera år.

Jämställdhet är ett policybegrepp som avser rättvisa förhållanden mellan män och kvinnor; jämställdhetsperspektiv handlar om att uppnå det (se t ex Woodward 2008). I den här rapporten preciseras jämställdhet på transportområdet utifrån de nuvarande målen för svensk jämställdhetspolitik. Jämställdhetsintegrering (eng. gender mainstreaming) är ett policybegrepp som står för strategier, arbetssätt, metoder och processer för att uppnå jämställdhetsmål (ibid.). I det svenska policysammanhanget betyder det att ett jämställdhetsperspektiv - som utgår från de svenska jämställdhetsmålen - ska införlivas i alla verksamhetsområden och i alla led av beslutsfattande, planering och utförande av verksamheter.

## 1.1 Bakgrund

I fokus för den planeringsinriktning som gäller för järnväg står ökad tillgänglighet i förhållande till mål om regionförstoring. Infrastrukturprojekt ska bidra till att arbetsmarknads- och utbildningsregioner vidgas. Medborgare, män såväl som kvinnor ska få en större möjlighet att själva avgöra hur och var man vill studera, bo och arbeta. Pendlingsstråk mellan städer och mellan städer och regioncentrum ska byggas ut (Banverket 2009). Inriktningen kan ses som en utmaning ur ett jämställdhetsperspektiv då många studier visar att fler kvinnor än män har svårt att dra nytta av regionförstoring. Det handlar bland annat om: att kvinnors arbetsmarknad är mer lokal än mäns, att kvinnor i högre grad än män förlorar ekonomiskt på ökad pendling på grund av lägre löner, att den tidsmässiga kostnaden är högre för kvinnor på grund av tillgång till långsammare färdstätt och att det så kallade vardagspusslet inte går ihop med ökad pendling då kvinnor har ett huvudansvar för omsorg om barn och hushållsarbete (Friberg 2007, Hjorthol 1990, Lundholm m fl 2004, Scholten 2003, Solá 2009).

I Sverige är det övergripande jämställdhetsmålet att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Detta mål är preciserat i fyra delmål (Integrations & Jämställdhetsdepartementet, 2010):

### **Jämn fördelning av makt och inflytande**

Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.

### **Ekonomisk jämställdhet**

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

### **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet**

Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjlighet att ge och få omsorg på lika villkor.

### **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra**

Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Jämställdhetsintegrering har varit den svenska regeringens strategi för jämställdhetspolitiken sedan propositionen *Delad makt – delat ansvar* (prop. 1993/94:147). Det innebär att de fyra delmålen ska prioriteras inom varje politikområde och att statliga myndigheter inom respektive område genom sin verksamhet ska verka för att infria dessa mål. Med utgångspunkt i de jämställdhetspolitiska målen finns ett ansvar inom respektive politikområde för att verksamhetsanpassade mål formuleras, att uppdrag och återrapporteringskrav lämnas till myndigheter samt att uppföljning och utvärdering genomförs (prop. 2005/06:155, s53f). Alla myndigheters verksamhet har dock inte lika stor bäring på alla fyra jämställdhetsmålen. Därför åligger det varje politikområde att undersöka sin verksamhet för eventuellt framtagna mål.

I utvärderingar som gjorts av statliga myndigheters arbete med jämställdhetsintegrering framkommer att vanliga orsaker till att arbetet inte blir framgångsrikt är alltför många uppdrag och perspektivträngsel, svårigheter att konkretisera vad jämställdhetsperspektiv innebär för verksamheten, för litet avsatta resurser inom myndigheten. Dessutom har organisationen för dålig kunskap om jämställdhet, frågan har inte prioriterats av ledningen, den politiska styrningen har varit otillräcklig samt att arbetet hindras av chefer på lägre nivåer (Olofsdotter Stensöta 2009, s32).

Jämställdhetsmålet på transportområdet utgörs idag av skrivelsen, *att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov* (prop. 2008/09:35). Det är ett funktions/tillgänglighetsmål. För att förtydliga målet tillika målinriktning har regeringen formulerat att det innebär *att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle* (Näringsdepartementet, 2009). Denna skrivning ska ses mot bakgrund av svårigheter att precisera det transportpolitiska jämställdhetsmålet sedan det infördes år 2001 (prop. 2001/02:20). Det har vidare medfört svårigheter att arbeta med jämställdhetsmålet i planeringen: utreda, föreslå åtgärder och bedöma resultat i förhållande till mål (se t ex SIKA 2002). Metod för att integrera ett jämställdhetsperspektiv i planering av verksamhet handlar just om tillvägagångssätt och procedurer för att uppnå verksamhetsmål.

## 1.2 Tillvägagångssätt och upplägg

Studien utgörs av en begränsad litteraturundersökning med fokus på att utreda användbara arbetssätt och metoder som kan implementeras i transportplanering för att uppnå jämställdhetsmål. Litteraturen innefattar vetenskapliga publikationer, FoU – uppdrag samt utredningar inom myndigheter kring hur jämställdhetsmål inom transportområdet har/kan/bör tolkas och hanteras. Litteraturen innefattar också publikationer kring mer konkretiserade angreppssätt, perspektiv och verktyg som syftar till att införliva ett jämställdhetsperspektiv i planeringsprocessen. Publikationerna har analyserats mot bakgrund av internationell forskning kring jämställdhetsintegrering; vad som utgör hinder och möjligheter för att uppnå jämställdhetsmål inom olika verksamheter. Vidare förankras analysen i det nationella arbetet med jämställdhetsintegrering av statliga myndigheters verksamhet inom olika politikområden.

Rapporten består av tre delar. I den första delen redogörs för svårigheter kring tolkning och precisering av jämställdhetsmålet och dess konsekvenser för transportplanering. Delen avslutas med förslag om att verksamhetsanpassa de nuvarande fyra nationella jämställdhetsmålen till järnvägsplaneringen i projektet JämPlan. I del två redogörs för metoder som i Sverige har använts för jämställd planering på transportområdet och där de utreds i förhållande till internationell forskning om jämställdhetsintegrering (eng. gender mainstreaming). Det bör poängteras att området jämställd planering kännetecknas av integration mellan trafikplanering och samhällsplanering (fysisk planering) – det gäller för samtliga publikationer inom området. Termen jämställd planering används med den betydelsen genom hela rapporten. Del två avslutas med presentation och förslag på arbetsmodell för jämställdhetskonsekvensbeskrivningar (JämKart) i planering av infrastrukturprojekt för järnväg.

I den här rapporten betecknar termen arbetsmodell övergripande metod för jämställdhetsintegrering. Termen metod används för frågor kring datainsamling och analys för att skapa planeringsunderlag enligt modellens olika steg. Del tre behandlar mer ingående vilka delområden som adresseras genom de fyra verksamhetsanpassade målen och där särskilt utrymme ges till regionförstoring. Genom kunskapsunderlag från forskning om genus och transport beskrivs ojämsställda förhållanden inom respektive delområde, vilket bildar bas för förslag till datainsamling, metod och analys i syftet att åstadkomma adekvata utredningar och underlag.



## 2 HUR KAN JÄMSTÄLLDHETSMÅLET I JÄRNVÄGSPLANERINGEN PRECISERAS?

Hur det transportpolitiska jämställdhetsmålet ska tolkas och preciseras har diskuterats sedan det infördes år 2001. Flera FoU uppdrag kring att utreda frågan har också genomförts (SIKA 2002, Transek 2004, 2006, VTI 2004). Utmärkande för dessa uppdrag är att genusaspekter av andra (tidigare sex) transportpolitiska mål har utretts där kunskapsunderlag utgjorts av resvaneundersökning kring skillnader i mäns och kvinnors resmönster. Utmärkande är också att skillnader i resmönster har tolkats som att kvinnor och män har olika värderingar och behov – att tillgodose dessa skillnader har definierats vara jämställdhetsmålet. Anknytning till regeringens jämställdhetspolitik och strategin med jämställdhetsintegrering har varit svag (jfr Polk 2008). Transportsystemets betydelse som hinder och möjlighet att uppnå av regering och riksdag prioriterade jämställdhetspolitiska mål har inte utretts.

Det finns flera studier kring hur jämställdhetsmålet har tolkats och hanterats av transportmyndigheter. Åsa Vagland (2004) belyser svårigheter bland berörda aktörer att förstå innebörden i målet om ett jämställt transportsystem, vilket delvis kan förklaras med att det rör sig om ett nytt och relativt komplext mål. Merritt Polk (2008) hävdar att bristen på konkretisering av målet beror av en rad barriärer: 1) Jämställdhetsmålet uppfattas fortfarande inte som ett relevant mål inom transportsektorn. 2) Det saknas grundläggande kunskap om genus och jämställdhetsperspektiv. 3) Det saknas en systematisk strategi för att hantera jämställdhetsmålet. 4) Det saknas resurser (tid och pengar) för att arbeta med jämställdhetsmålet. Eva Wittbom (2009) belyser i sin avhandling att arbetet med jämställdhetsmålet har tenderat att stanna vid jämn numerär representation av kvinnor och män i olika sammanhang samt att det finns en ovilja bland berörda myndigheter att gå längre i arbetet.

Myndigheters publikationer kring jämställdhet som syftar till att fungera som konkreta verktyg i planeringsprocessen bygger i hög grad på resultat och perspektiv hämtade från genusvetenskaplig forskning om transporter – ofta bedrivna med en kvalitativ ansats (Banverket 2005, Boverket 2006, Vägverket 2006, 2009). Genusvetenskapens användbarhet hänger samman med att det ofta råder ett emancipatoriskt kunskapsintresse i denna forskning. Jämställdhetsmål konkretiseras inte explicit i dessa publikationer. Genom att belysa ojämställdhet inom beforskade områden framgår det implicit att publikationerna syftar till att öka jämställdheten inom dessa områden.

De beforskade områdena är många som en konsekvens av att forskningen kring genus och transporter bedrivs inom olika forskningsfält. Vad som utgör angelägna forskningsfrågor och empiriskt fokus bestäms delvis av disciplintillhörighet och forskningsinriktning. Kunskapsöversikterna i dessa publikationer är uttömmande och täcker den mesta forskningen inom området. Vidare innehåller de ofta betydande avsnitt kring genusvetenskap och genusteori. Vetenskaplig kompetens inom detta område framhålls i regel som viktig för att kunna bedriva jämställd planering. Samtidigt är anknytningen till nationell jämställdhetspolitik svag eller obefintlig. Kunskapsöversikterna baseras på forskningspublikationer där det avseende jämställdhet saknas en problematisering kring rollfördelning mellan forskning och politik (jfr Weingart 1999, Woodward 2008).

Sammantaget karaktäriseras försök att konkretisera jämställdhetsmål på transportområdet av expertis eller expertstyrning snarare än politisk målstyrning. Breda inventeringar av kunskapsläget har lett till att ojämställda förhållanden identifierats inom en betydande mängd delområden. Dessa publikationer fyller väl funktionen att öka kunskapen på området. Bredden erbjuder planerare att göra urval utifrån varierade behov, men medför också svårigheter kring avgränsning och prioritering av delområden utifrån jämställdhetsmål, vilket minskar genomförbarheten.

Det tidigare Banverket har tagit fram ett omfattande planeringsdokument, *Planering för ett jämställt järnvägstransportsystem* (Banverket 2005) som ska fungera som ett konkret planeringsverktyg i planeringsprocessen. Detta dokument innehåller fem genomförandepunkter för Banverkets arbete för att nå målet om *jämn fördelning av makt och inflytande inom myndigheten* (intern jämställdhet). Målet om ett transportsystem som svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov är indelat i flera delområden: Kommunikation och samråd med 14 genomförandepunkter. Fysisk planering med 18 genomförandepunkter. *Trygghet och säkerhet* med fem genomförandepunkter. Många genomförandepunkter, framförallt de under fysisk planering kräver komplicerade analyser för att ta fram underlag, exempelvis:

- Se över om resenärerna kan ta sig från dörr till dörr. Har olika grupper av kvinnors och mäns (med hänsyn till kön, ålder etc) fria rörlighet i området (ta sig till affärer, nyttja olika institutioner etc) och eventuella barriärer i området tagits i beaktande? (Banverket 2005, s16).

Den här typen av punkt implicerar att resenärerna delas upp i olika undergrupper med avseende på ålder och kön, tillgång till transportresurser och nyttjande av olika transportslag. Vidare innebär det analys av gruppernas nyttjande av de olika funktioner och destinationer som ingår

i deras vardagsliv, destinationernas lokalisering, vidare vägnätens (för olika transportslag) lokalisering i förhållande till destinationerna och hur transportförsörjningen till dem ser ut. Hur den här typen av analyser ska gå till, vilka resurser som krävs och deras koppling till konkreta jämställdhetsmål behandlas inte i dokumentet.

Den insyn i planeringsunderlag som skett via det påbörjade arbete med JämPlan tyder på att *Planering för ett jämställt järnvägstransportsystem* inte har kommit till konkret användning inom myndigheten. Projektet JämPlan bör dra lärdom av detta och ta fram ett underlag byggt på en annan strategi för att öka genomförbarheten. Den strategi som föreslås är att utifrån ett mindre antal konkretiserade jämställdhetsmål fokusera på delområden där genusvetenskaplig forskning kring transporter bidrar med kunskapsunderlag. Det innefattar försök att utreda möjliga prioriteringar i förhållande till jämställdhetsmål; vilka resor och tillgång till destinationer som bör prioriteras i utredningar. Vad är viktigast för att uppnå jämställdhetsmål i en situation med begränsade offentliga resurser som kräver prioriteringar? Att kunna pendla men samtidigt hinna lämna och hämta barn på dagis inom rimliga tidsgränser eller hinna till och från mataffären under vardagarna? Avgränsningen ökar också möjligheter att utveckla och testa arbetsmodeller och metoder i konkreta infrastrukturprojekt.



## 2.1 Förslag till precisering – de fyra jämställdhetsmålen

Merritt Polk (2008) har pekat på att regeringens strategi med jämställdhetsintegrering för samtliga departement och myndigheter inte slagit igenom på transportområdet. Av litteraturgenomgången framkommer att prioriterade jämställdhetsmål inte har fungerat som politiska styrmedel i de utredningar som gjorts kring precisering av jämställdhet på transportområdet.

Regeringens precisering av jämställdhetsmålet är att *arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken* medverkar till ett jämställt samhälle (Näringsdepartementet, 2009). Jämställt samhälle är en vid term. De fyra delmålen utgör de politiska prioriteringar som råder kring denna term i nuläget. I JämPlan föreslås därför att trafikverket i första hand ska verksamhetsanpassa dessa mål i arbetet med jämställd järnvägsplanering. I korthet kan en preciserad verksamhetsanpassning av dessa mål se ut enligt följande:

### 1. Jämn fördelning av makt och inflytande

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

### 2. Ekonomisk jämställdhet

Järnvägssystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.

### 3. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

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

### 4. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra

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

I den internationella forskningen kring utveckling och implementering av jämställdhetspolicy framhålls vikten av tydligt formulerade jämställdhetsmål; där det klart framgår vilka ojämställda förhållanden som målen avser att reducera. Syftet med de fyra jämställdhetsmålen är att åstadkomma det. Studier på detta område visar att om tydliga mål inte existerar, tenderar frågor kring genus och jämställdhet att omlokaliseras och omformuleras inom ramen för andra politiska mål såsom att skapa nya arbeten, ekonomisk tillväxt eller fattigdomsbekämpning (Bacchi & Eveline 2010). På transportområdet föreligger exempelvis risk för att kvinnors högre andel kollektivtrafikåkande formuleras i förhållande till miljömål med tillhörande satsningar på att ytterligare öka deras andel. Det skapar ojämställdhet på miljöområdet, dvs att kvinnor avkrävs ett högre ansvar att realisera miljömål och där de uppfattas vara beredda att betala priset genom försämrad mobilitet eftersom det idag saknas resurser att bygga ut kollektivtrafiken så att den medför samma effektivitet och framkomlighet som bilen. Sociala dimensioner av hållbar utveckling innebär en rättvis fördelning av miljöansvar mellan människor för att uppnå den ekologiska dimensionen i begreppet (se t ex Lucas m fl 2004). Det innebär att åtgärder framförallt bör inriktas mot mäns högre andel bilåkande i syftet att få dem att åka mer kollektivt (Jfr Polk 2001).

## 2.2 Från "svara mot skilda behov" till "bidra till ett jämställt samhälle"

Litteraturen kring problem avseende tolkning och precisering av jämställdhetsmål bygger på den skrivning som rådde före proposition 2008: 09/93. Då var skrivningen att *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* (prop. 2001/02:20). Av litteraturgenomgången framgår att berörda myndigheter har haft lättare att tillämpa målformuleringen kring makt och inflytande än formuleringen kring att transportsystemet ska svara mot både kvinnors och mäns transportbehov (Polk 2008, Wittbom 2009).

Frågan om olika transportbehov för män och kvinnor är kopplad till en pågående diskussion kring hur statistiskt uppvisade olikheter i resmönster med avseende på kön ska förstås och hanteras för att nå resultat avseende ökad jämställdhet. Diskussionen är centrerad kring att om olikheter i resmönster och skilda resbehov uppstår som en produkt av ojämställda förhållanden så är frågan om ett bättre tillgodoseende av dessa behov ökar jämställdhet eller förstärker ojämställdhet, på kort och på lång sikt (SIKA 2002). På aggregerad nivå råder idag en ojämn fördelning av bil- respektive kollektivtrafik mellan män och kvinnor i gemensamt hushåll. Det är dock inte troligt att avsaknad av satsningar på förbättrad kollektivtrafik kommer att leda till att män utnyttjar den i högre grad och att kvinnor får ökad tillgång till bil. En väl fungerande kollektivtrafik kan istället förväntas leda till att förbättra kvinnors förhandlingsposition i hushållet kring fördelning av transportresurser. Mao argumentet att även mannen kan åka kollektivt förstärks om kollektivtrafiken förbättras, inte tvärtom.

Osäkerhet kring vilka åtgärder som förbättrar jämställdheten kan delvis ses som en konsekvens av problematik som följer med fokuseringen på "skilda behov" framför exempelvis "jämn fördelning" eller "lika rättigheter" i svensk jämställdhetspolicy på transportområdet. Behovsbegrepp förekommer flitigt i det som i den internationella forskningen om jämställdhetsintegrering kallas för "könsskillnadspolicy" Könsskillnadspolicy karaktäriseras i regel av att könsmönster hanteras som uttryck för (statiska) egenskaper hos män respektive kvinnor. Politiken tar formen av respons på empiriskt uppvisade könsmönster med mål om att hantera skilda egenskaper genom att tillfredsställa dem formulerade som behov. Forskningen visar att könsskillnadspolicy har varit mindre framgångsrik i att reducera ojämställdhet – ofta bevaras status quo (Bacchi 2004a, Beveridge m fl 2000). Mer framgångsrik är jämställdhetspolicy där intresset riktas mot vilka könsförhållanden som producerar könsmönster; om förhållandena är uttryck för ojämställdhet och hur de i så fall kan förändras i jämställd riktning, på kort och lång sikt.

Svenska forskare på planeringsområdet har också poängterat problematiken med behovsbegreppet och den risk som föreligger kring essentialism och naturalisering av könsskillnader (se t ex Larsson & Jalakas 2008, s47). Begreppet är dock fortfarande med i målformulering i den senaste revideringen av de transportpolitiska målen. Regeringens precisering av jämställdhetsmålet - *arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle* – är dock inte behäftad med könsskillnadsperspektiv. Genom målsättningen jämställt samhälle öppnar skrivningen också för möjligheten att tydligare anknyta till nationella jämställdhetssträvanden och prioriterade jämställdhetsmål.



### 3 Arbetsmodell för jämställd planering

I JämPlan föreslås att termen arbetsmodell används för att beskriva valet av övergripande metod för hur jämställd planering genomförs. En basal definition av metod är hur man gör för att uppnå ett visst objekt, en definition som inte tar hänsyn till skalnivå. I litteraturen kring jämställdhetsintegrering förekommer termerna modell och metod men också termen verktyg för ganska övergripande designer – och omvänt. I järnvägsplaneringen är det dock viktigt att kunna skilja på metod som handlar om övergripande design och metoder för att ta fram specifika underlag - datainsamlingar och analyser - enligt designens olika delar eller steg. Termen metod föreslås därför för det sistnämnda.

I publikationer kring jämställd planering inom statliga myndigheter utgörs den vanligaste arbetsmodellen av checklistor (Banverket 2005, Boverket 2006, Vägverket 2006, 2009). Det präglar också länsstyrelsernas arbete (se t ex Länsstyrelsen i Dalarna 2001, Länsstyrelsen i Skåne 2004). Checklistor är generellt en vanlig strategi inom svenska myndigheter. Inom området jämställd planering är det också en arbetsmodell där en hög grad av verksamhetsanpassning har skett med avseende på innehåll (transporter), i mindre grad med avseende på hur planeringsprocessen organisatoriskt och praktiskt bedrivs inom trafikverk. Checklistorna är utformade på basis av genusvetenskaplig forskning om transporter och fysisk planering/samhällsplanering. Publikationerna syftar till att både ge en bred kunskapsbas och praktiska verktyg för planeringsprocessen. Checklistor är formulerade som punkter med frågor som ska besvaras i framtagning och/eller granskning av planer, exempelvis:

- Underlättar eller försvårar planen eller processen, utifrån val av transportmedel, något av könsens tillgänglighet (Vägverket 2009, s29)
- Finns kollektivtrafik till flickors och pojkars, kvinnors och mäns fritidsaktiviteter? (Boverket 2006, s14)

Checklistor har inom genusforskningen kritiserats för att göra det enkelt för planerare att utan större arbetsinsats "boca av" punkter (Sharp & Broomhill 2002, Verloo 2001). Efter avbocning kan myndigheten sedan hävda att jämställdhetsperspektivet har integrerats. Kritik har också riktats mot att checklistor i regel används i slutet av verksamhetsplanering och därför inte påverkar slutresultatet särskilt mycket. Internationell forskning kring implementering av jämställdhetspolicy pekar också på att arbetet med jämställdhetsperspektiv ger mest resultat om det är med från start (March m fl 1999). Det gäller dock oavsett val av arbetsmodell, d v s det är inte något särskilt utmärkande för checklistor. Det finns inte heller något i själva arbetsmodellen som gör det enkelt att "boca av". En myndighet kan välja att svara på checklistans frågor kräver omfattande kartläggning och analys och tilldela personalresurser för det.

Som tidigare berörts är det ofta ett stort antal punkter och frågor som ingår i dessa checklistor. Frågor kring vilken data som ska samlas in och hur den ska analyseras samt vad resultaten står för i förhållande till jämställdhetsmål lämnas i mycket obesvarade. Utmärkande för dessa checklistor är att de inte uppmanar till mer avancerade utredningar. De ska istället syfta till reflektion, medvetandegöra och diskussion. I transportplaneringen ska denna ambitionsnivå ses i relation till framtagandet av planeringsunderlag utifrån omfattande utredningar. I internationell forskning om jämställdhetsintegrering belyses att det är relativt vanligt med så kallade mjuka åtgärder inom detta område; åtgärder som syftar till socialisation i genusmedvetenhet, -perspektiv, -teori. Inom denna forskning förespråkas en övergång till så kallade hårda åtgärder som medför att organisationer får lägga ner betydligt mer resurser på jämställdhetsintegrering, exempelvis utredningar och åtgärdsplaner. Mjuka åtgärder har i regel inte resulterat i ökad genusmedvetenhet, utan snarare bidragit till jämställdhetsfrågornas marginalisering inom verksamheten (Hafner-Burton & Pollack 2009, Woodward 2008).

I publikationer kring jämställd planering ges också förslag på andra arbetsmodeller, som emellertid innehållsmässigt inte har verksamhetsanpassats konkret till transportområdet. De flesta är hämtade från regeringens arbete med jämställdhetsintegrering. En samling som används ofta är *JämStöds Praktika: Metodbok för jämställdhetsintegrering* (SOU 2007:15). Metoderna är ofta kortfattat beskrivna och eftersom de inte har verksamhetsanpassats är de inte enkla att applicera i planeringsprocessen. Av litteraturen kring jämställd planering framgår inte huruvida någon av dessa övergripande arbetsmodeller har används. Systematiska utvärderingar saknas kring fältet i stort.

I flera publikationer finns mindre redogörelser och fallstudier av goda exempel avseende användandet av metoder, på olika skalnivåer. Samrådsprocesser – ökat inflytande och delaktighet för kvinnor dominerar. Exempel som rör andra sakområden/jämställdhetsmål är få. Texterna är i regel inte organiserade utifrån principen huruvida använda metoder har gett resultat i förhållande till uppställda verksamhetsmål på jämställdhetsområdet. För att anknyta till managementbegreppet *Best practice* går det inte via publikationer inom fältet att ta reda på vilka modeller och metoder som fungerar bättre än andra. Med utgångspunkt i de fallstudier som gjorts behöver syntesstudier, med överblick och värdering av olika metoder genomföras mer systematiskt (jfr Hafner-Burton & Pollack 2009).

### 3.1 Vardagslivsperspektiv?

Arbetsmodeller hämtade från regeringens arbete med jämställdhetsintegrering av statliga myndigheters verksamhet har starkt kritiserats av framstående svenska forskare kring genus och fysisk planering (se Larsson & Jalakas 2008, s153ff). Enligt dessa forskare duger inte modellerna i planeringssammanhang och bör undvikas. Om de används kan de lätt bli kontra-produktiva. De skäl som anges är att de inte utmanar den manliga planeringsnormen och inte ifrågasätter könsmönster och stereotyper. En avgörande anledning till det - enligt dessa forskare - är att modellerna implicerar kvantifierade jämställdhetsanalyser. Forskarna hävdar att istället måste den könsblinda planeringsprocessen angripas kvalitativt genom att dra nytta av både genusteori och planeringsteori.

Dessa forskare representerar en betydande riktning kring jämställd planering i Sverige. Riktningen förespråkar att jämställd planering ska bedrivas utifrån ett vardagslivsperspektiv. I korthet innebär det att utgå från mäns och kvinnors hinder och möjligheter att organisera sin vardag inkluderat alla aktiviteter, deras lokalisering, de förflyttningar som de medför och den tid som resor och aktiviteter tar i anspråk. Det bryter en manlig norm där produktion står i centrum för planeringen. Vikten av ett vardagslivsperspektiv har slagit igenom och framhålls i del flesta publikationer kring jämställd planering.

Tidsgeografiska metoder såsom dagsprogram är det som förespråkas vara lämpligast att använda för att realisera ett vardagslivsperspektiv i planeringsprocessen. Planerare ska studera och inrikta sig på var begränsningarna finns för män respektive kvinnor, vad som gör vissa val möjliga och andra omöjliga. Dagsprogram kan vara faktiska genom att planerare samlar in material från medborgarna i form av tidsdagböcker. De kan också vara konstruerade - en slags standardmedborgare - genom att de skapas utifrån SCB statistik kring människors tidsanvändning.

Kritiken ska ses i relation till att i det arbete som regeringen genomför för att samla och sammanställa modeller och metoder för jämställdhetsintegrering ingår för närvarande ett 50-tal med olika inriktning innefattande såväl kvalitativa som kvantitativa inslag (se [www.jamstall.nu](http://www.jamstall.nu)). Forskarnas kritik sammanfaller dock med vad som har visats i internationell forskning om modeller för jämställdhetsintegrering. Kritiken handlar om att komplexa problemområden hanteras genom enkla redogörelser av könsuppdelad statistik som inte svarar mot problemets art. En förklaring till det är att arbetsmodeller ofta är ambitiösa i sitt omfång - med många frågor och områden som ska utredas - i kombination med liten resurstilldelning (Sharp & Broomhill 2002).

Liknande dilemma råder i de försök som gjort kring så kallad Equality Impact Assessment på transportområdet, en form av social konsekvensanalys som inte endast omfattar genus utan även ålder, funktionsnedsättning, etnicitet och socioekonomi (Dft 2006). Det är ett utvecklingsarbete som framförallt har bedrivits på transportområdet i Storbritannien. Ett sätt att hantera dessa svårigheter har varit att begränsa undersökningar genom lokalisering och fokusering på utsatta grupper och deras specifika problem när ny transportinfrastruktur planeras. Det kan exempelvis handla om att samla in data för att analysera hur kollektivtrafik skapar tillgänglighet till arbetsplatser för det åldersspann inom ungdomspopulationen som har hög arbetslöshet och lågt bilinnehav. Det kan också handla om analyser huruvida kvinnor med låg inkomst och med arbeten nära hemmet har råd att utnyttja nya kollektivtrafiksatsningar för att få tillgång till en utvidgad arbetsmarknad och (presumtivt) fler karriärmöjligheter.

Vardagslivsperspektiv är en vid term. Teoretiskt innefattar den all mänsklig aktivitet. I likhet med breda checklistor erbjuder perspektivet planerare att göra urval utifrån varierade behov, men det medför också svårigheter kring avgränsning och vilka kriterier som avgränsningen görs ifrån. Det jämställdhetsmål som framträder genom perspektivet är att få det så kallade vardagspusslet att gå ihop. Det skiljer sig från tillgänglighetsmål och där tillgång till vissa samhällsfunktioner såsom arbete och utbildning prioriteras politiskt. I JämPlan har därför inte valts att använda vardagslivsperspektivet som uttalad arbetsmodell. Vardagsliv och tidsgeografiska synsätt kommer däremot att integreras där de har relevans för jämställdhetsmål.

## 3.2 Dagsprogram kontra SAMPERS?

Forskning om genus och transporter kan grovt delas in i två riktningar. Den ena karaktäriseras av kvantitativa undersökningar kring skillnader i mäns och kvinnors resmönster i stora befolkningar. Denna forskning har genererat kunskap kring att exempelvis män reser betydligt längre sträckor varje dag än vad kvinnor gör på grund av att männens arbetsplatser ligger längre bort från hemmet än kvinnors; att kvinnor åker något mer kollektivt än vad män gör; att en större andel av mäns resor sker mellan destinationerna bostad och arbetsplats medan en större andel av kvinnors resor utgörs av så kallade *kedjeresor* som hänger samman med hushållsärenden och omsorgsuppgifter (Friberg m fl 2004, Friberg 2007, Hjorthol 1990, Lundholm m fl 2004, Scholten 2003, Solá 2009).

Styrkan i den kvantitativa forskningen är att leverera kunskapsunderlag kring generella resmönster med avseende på kön som berör stora befolkningspopulationer. Däremot saknas med få undantag mer komplicerade tolkningar av forskningsresultaten i dessa studier. Genusteori är applicerbar i detta sammanhang, men har hittills inte använts i någon större omfattning i kvantitativa studier. Hjorthol (2001) problematiserar tidsanvändningen i relation till transportsystemet utifrån ett genusperspektiv och Polck (1998, 2001, 2002) ställer kvinnors och mäns resmönster i relation till diskussioner om jämställdhet mellan könen och utvecklingen mot ekologisk hållbarhet. I dessa studier handlar det om att öka förståelsen hur transportsystemet influeras av och influerar frågor om genus utanför transportsystemets egen domän.

Utmärkande för den kvalitativa forskningen kring genus och transporter är att genusteori används i syfte att analysera könsmaktsförhållanden. Denna forskning har levererat kunskapsunderlag i form av kvalitativt förbättrade tolkningar kring hur skillnader i resmönster kan förstås – exempelvis att skillnader i reseavstånd och kedjeresor skapas genom ojämsställd fördelning av betalt och obetalt arbete mellan kvinnor och män. Bilen lämpar sig bättre för kedjeresor. Kollektivtrafik lämpar sig däremot bättre för enkla resor såsom mellan bostad och arbete. Kvinnors högre nyttjande av kollektivtrafik speglar därför ojämsställd fördelning av transportresurser mellan könen eftersom kvinnor oftare reser kortare sträckor och uträttar ärenden på vägen till och från arbetet (sk kedjeresor) (Larsson & Jalakas 2008).

Som tidigare berörts är det också kvalitativ forskning som hittills haft störst inflytande på utformningen av området jämställd planering. Det har även tenderat att de utgångspunkter, design och metoder som används i kvalitativ forskning också förespråkas för planerare i planeringsprocessen. Vardagslivsperspektiv och tidsgeografiska metoder är tydliga exempel på det. Dessa metoder kan förväntas leda till planeringsunderlag som skiljer sig radikalt från den typ av underlag som idag har tyngd och ligger till grund för beslut i planeringsprocessen inom transportområdet - samhällsekonomiska prognoser och beräkningar.

När det gäller persontransporter i tågtrafik ska särskilt transportefterfrågemodellen SAMPERS nämnas. SAMPERS är ett nationellt modellsystem för samhällsekonomiska analyser inom persontransportområdet. Systemet har under 20 års tid utvecklats av transportforskare på uppdrag av SIKA och trafikverken. Modellen ska kunna leverera underlag för att göra samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler av investeringar och andra åtgärder i transportinfrastrukturen. Det som prognostiseras är kundens efterfrågan av olika transporter enligt logiken *predict and provide* (Algers m fl 2009).

Det har också utvecklats en Sampersvariant för fördelningsanalys av jämställdhetseffekter, SAMM som har stort inflytande för vilka metoder som inom trafikverket lyfts fram för att bedöma jämställdhet i järnvägsplaneringen (Banverket m fl 2008). Den generella problematiken med modeller som SAMM är att skillnader i mäns och kvinnors resmönster hanteras som uttryck för skillnader i efterfrågan (behov) istället för som ett resultat av ojämsställda förhållanden. Inom forskningsfältet kring trafikmodellering och prognostisering sker dock metodutveckling som bättre lämpar sig för jämställdhetsanalyser. Det handlar om exempelvis om modeller för tillgänglighetsanalyser utifrån differentierad befolkningsstatistik och aktivitetsbaserade mo-

deller för analys av kedjeresande (Mattsson m fl 2005, Preston & Rajé 2007). Behovet av metodutveckling ska ses i relation till internationell forskning som visar att tågtrafik är särskilt svår att prognostisera och ofta innebär överskattning av antalet tågresenärer (Flyvberg m fl 2006, Ma & Banister 2006).

Konstruerade dagsprogram med standardmedborgare framtagna via analys av bland annat befolkningsstatistik är exempel på försök att utveckla kvalitativ metod i kvantitativ riktning. Metodproblem uppstår dock kring vilka människor som standardiserade medborgare representerar. Problemen handlar exempelvis om att människor bor och arbetar på många olika håll inom det geografiska område som ett infrastrukturprojekt avser. Män och kvinnor utgör inte homogena kategorier utan skiljer sig åt avseende yrke, inkomst, livsfas och hushållssammansättning, vilket påverkar både transportvillkor och destinationer. I nästa avsnitt kommer rapporten så långt det är möjligt att peka på metodologiska alternativ som minskar avståndet mellan jämförbarhetsanalys utvecklad på basis av kvalitativ forskning och forskning om transportmodellering. Det handlar om att uppmärksamma metodutveckling som utlovar kapacitet att leverera analysresultat kring de kvaliteter som är viktiga för att bedöma jämförbarhet. Syftet är också att flytta området jämförbar planering närmare "maktens centrum".

Den här strategin är ett svar på den inomvetenskapliga kritik som börjar växa fram i den internationella forskningen om jämförbarhetsintegrering. Kritiken omfattar att genusforskare tenderar att betona vikten av kompetens i genusteori i policysammanhang, men visar mindre intresse för att överbrygga klyftan mellan teori och praktik. Det handlar också om hur genusforskare betonar av kvalitativa angreppssätt *framför* kvantitativa i praktiken tas som intäkt för att inte behöva lägga särskilt mycket resurser på att utreda jämförbarhet – en "sammetsrevolution" (Haynes 2008, Meyerson & Kolb 2000, Verloo 2001).



### 3.3 Män och kvinnor - heterogena grupper

Som berörts ovan utgör inte män och kvinnor homogena befolkningsgrupper utan skiljer sig åt avseende ålder, yrke, inkomst, livsfas och hushållssammansättning – något som reflekteras i deras transportvillkor och aktivitetsmönster.

Det finns internationell forskning kring genus och transporter där skillnader inom gruppen kvinnor problematiseras. Denna forskning är orienterad mot att belysa förhållanden mellan genus, transporter, social exkludering och fattigdomsproblematisering (se t ex Lucas m fl 2004). Forskningen visar på skillnader i tillgång till transporter mellan olika samhällsgrupper och där kvinnor drabbas värst av transportrelaterad social exkludering i de mest utsatta grupperna. Den här genusforskningen har en stark anknytning till vidare forskning kring transporter, mobilitet och social exkludering (se t ex Hine & Mitchell 2003). Det är en forskningsinriktning som inte är starkt representerad i Sverige, vilket kan hänga samman med att välfärds- och fördelningsfrågor inte har haft en framträdande roll i svensk transportpolitik.

Utmärkande för den mesta svenska forskning om genus och transporter – både den kvalitativa och kvantitativa – är att kvinnor och män framställs som relativt homogena grupper. Det får till konsekvenser att skillnader i mäns och kvinnors resmönster överbetonas och likheter underbetonas, något som exempelvis leder till problem när mäns respektive kvinnors transportbehov ska formuleras. En annan konsekvens är att utsatta grupper av kvinnor och män med avseende på tillgång till transporter riskerar att osynliggöras. Det handlar om att statistiskt uppvisade könsskillnader såsom kvinnors något högre andel kollektivtrafikåkande, lägre bilinnehav och bilåkning till betydande del kan vara ett resultat av specifika gruppers transportvillkor. Om det förhåller sig på det sättet, vilka dessa i så fall är och förbättringar av deras villkor är viktigt att utreda ur fördelningssynpunkt.

Ett ytterligare exempel är tidspress i samband med resor och vardagslivets logistik. I forskningslitteraturen presenteras det ofta som ett generellt problem för kvinnor, kopplat till obetalt arbete och kedjeresande. Av SCB:s tidsvaneundersökningar framkommer dock att de grupper som upplever störst tidspress i vardagen är män och kvinnor med hemmavarande barn. En 10 % skillnad råder mellan könen i denna ålders/livsfasgrupp. Störst tidspress upplever ensamstående med barn, där merparten enligt statistiken är kvinnor. Andelen kvinnor och män utan hemmavarande barn upplever betydligt mindre tidspress (SCB 2003).

I annan transportforskning är det relativt vanligt att dela upp befolkningen utifrån flera variabler såsom ålder, kön, inkomst och utbildning. Det rör exempelvis forskning kring arbetsresor, geografisk rörlighet och tillgång till arbetstillfällen (se t ex Johansson m fl 2003, Zenou m fl 2006). I denna forskning problematiseras dock inte förhållanden mellan könen. Det finns också forskning kring utveckling av trafikmodeller som delar upp befolkningen med avseende på hushållstyp - dvs där hushållstyp utgör den minsta analytiska enheten (Mattsson 2005). När hushållstyp utgör minsta analytiska enhet så osynliggörs könsförhållanden inom hushållet.

Det är nödvändigt att jämföra män och kvinnor för att synliggöra ojämförbara förhållanden. Alla män och kvinnor är dock inte jämförbara med varandra. I JämPlan bör utredas vilka grupper av kvinnor och män som är lämpliga att jämföra med varandra med avseende på att de delar exempelvis ålder, inkomst, hushållstyp eller utbildning.

## 3.4 Jämställdhetskonsekvensbeskrivning - JämKart

För att stödja statliga myndigheters arbete med jämställdhetsintegrering, gav regeringen i juli 2008 Nationella sekretariatet för genusforskning vid Göteborgs universitet ett uppdrag – *Jämi*, jämställdhetsintegrering i staten - som innefattar att sammanställa och vidareutveckla arbetsmodeller och metoder för jämställdhetsintegrering. Dessa finns samlade i portalen [www.jamstall.nu](http://www.jamstall.nu). Modellerna kan ha olika fokusering såsom utbildning, medvetandegörande, kunskapsspridning samt kartläggning och analys. Vissa modeller riktar in sig på den interna organisationen medan andra riktar in sig på extern verksamhet, effekterna och konsekvenser för män respektive kvinnor som berörs av verksamheten. En del omfattar både internt och externt jämställdhetsarbete samt relationen däremellan.

Många arbetsmodeller är nationella i den meningen att de har anpassats till nationella jämställdhetsmål. Designen är ofta internationell, d v s den här typen av modeller förekommer i många länder och det bedrivs genusvetenskaplig forskning kring dem (Bacchi & Eveline 2010, March m fl 1999). Av denna forskning framgår vikten av att anpassa modeller efter lokala förutsättningar och mål. Kritik riktas mot försök att standardisera jämställdhetskonsekvensbeskrivningar genom att mål tas fram utifrån exempelvis internationellt konventioner kring kvinnors rättigheter (det är också behäftat med miniminivåproblematik).

Till projektet JämPlan föreslås en arbetsmodell för jämställdhetskonsekvensbeskrivning där extern verksamhet fokuseras. Jämställdhetskonsekvensbeskrivning betyder att konsekvenser för män respektive kvinnor utreds i *förhållande till* jämställdhetspolitiska mål, vilket exempelvis begreppet genuskonsekvensanalys inte implicerar (Bacchi 2004b). I proposition 2008/09:35 (s179f) anges att planeringsverktyg i form av analyser och konsekvensbeskrivningar som underlag för beslut bör ha ett jämställdhetsperspektiv. Regeringens bedömning är vidare att konsekvensbeskrivningar med avseende på jämställdhet bör ingå i arbetet med att utveckla sociala konsekvensbeskrivningar i bred bemärkelse, ett arbetssätt i analogi med miljökonsekvensbeskrivningar. Valet av en arbetsmodell för jämställdhetskonsekvensbeskrivning kan således ses strategiskt i förhållande till politiska beslut som ska styra transportmyndigheters arbete med jämställdhet. Men det handlar lika mycket om att den här typen av modeller svarar mot problem med att precisera mål samt att utreda konsekvenser i förhållande till mål och föreslå adekvata åtgärder – svårigheter som mycket präglar arbetet med jämställdhet inom transportområdet.

Exempel på arbetsmodeller från Jämi med ett stort inslag av jämställdhetskonsekvensbeskrivning utgörs av JämKart, JämKas Bas, JämKas Plus och JämUr. Dessa metoder finns också redovisade mer ingående och med förslag till arbetssätt i *JämStöds Praktika: Metodbok* för jämställdhetsintegrering (SOU 2007:15). Av dessa föreslås JämKART (ibid, s33-39). Argumentet för det är att arbetsmodellen leder till tydlig avgränsning i förhållande till formulerade jämställdhetsmål, vilket skapar möjligheter till fördjupade analyser kring politiskt prioriterade delområden. Arbetsmodellen har utvecklats av Länsstyrelsen i Stockholms län och bygger på samma ide som ett tidigare infört miljöledningssystem. Den statliga utredningen JämStöd har därefter ytterligare omarbetat modellen. Nedan presenteras modellens olika steg sammanfattande.

### Steg 1 Inventera jämställdhetspåverkan

Inventering syftar till att besvara frågan om vilka delområden inom verksamheten som har relevans för jämställdhet mellan män och kvinnor. Delområden väljs ut i förhållande till prioriterade jämställdhetspolitiska mål och/eller andra mål specifika för verksamheten. I denna rapport har verksamhetsanpassade mål preciserats utifrån nationella jämställdhetspolitiska mål.

### Steg 2 Undersök bidraget till jämställdheten

I detta steg ska resultat från steg 1 användas. Frågan är om verksamhet med relevans för jämställdhet har eller skulle kunna ha potential för att bidra till att uppnå jämställdhetspolitiska mål.

### Steg 3 Bedöm dagsläget

Detta steg handlar om att bedöma hur långt arbetet kring steg 1 och 2 har kommit idag samt huruvida ytterligare steg har tagits i form av exempelvis åtgärder eller handlingsplan. I Jäm-Kart föreslås en skattningsskala 0-5 byggt på följande riktlinjer:

- 0 Verksamheten missgynnar ettdera könet eller berörs inte alls av jämställdhet
- 1 Ett visst jämställdhetsperspektiv finns
- 2 Ett arbete med jämställdhetsintegrering har påbörjats
- 3 Arbetet med jämställdhetsintegrering pågår och är förankrat
- 4 Ett systematiskt jämställdhetsintegreringsarbete pågår
- 5 Ett systematiskt och hållbart jämställdhetsperspektiv finns i verksamheten. Det följs upp och ger resultat.

I JämPlan föreslås att skattningen avseende punkt 0 delas upp i två punkter eftersom det råder en kvalitativ skillnad mellan att missgynna ettdera könet respektive att jämställdhet inte berörs av verksamheten. Riktlinjerna för skattningen blir då följande:

|    |                                                                                                            |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| -1 | Verksamheten missgynnar ettdera könet                                                                      |
| 0  | Verksamheten berörs inte alls av jämställdhet                                                              |
| 1  | Ett visst jämställdhetsperspektiv finns                                                                    |
| 2  | Ett arbete med jämställdhetsintegrering har påbörjats                                                      |
| 3  | Arbetet med jämställdhetsintegrering pågår och är förankrat                                                |
| 4  | Ett systematiskt jämställdhetsintegreringsarbete pågår                                                     |
| 5  | Ett systematiskt och hållbart jämställdhetsperspektiv finns i verksamheten. Det följs upp och ger resultat |

### Steg 4 Hitta fördelar och hinder

I detta steg handlar det om att inventera fördelar med att ett jämställdhetsperspektiv integreras i planeringen. Fördelar handlar först och främst om att uppnå jämställdhetsmål. Att arbeta med jämställdhetsmål kan också ge andra fördelar såsom exempelvis tillfälle till nödvändig metodutveckling, utveckling av trafikslagsövergripande analys samt bidra till andra verksamhetsmål. Hinder kan vara exempelvis målkonflikter, brist på kompetens och resurser.

### Steg 5 Bedöm förbättringspotentialen

Det här steget innebär att utifrån fördelar och hinder bedöma förbättringspotentialen i betydelsen hur mycket tid, arbete och pengar man förbinder sig att lägga ned på jämställdhetsarbetet. Även i denna skattning föreslås i JämPlan tillägg av en minuspunkt:

|    |                                   |
|----|-----------------------------------|
| -1 | Försämrad förbättringspotential   |
| 0  | Ingen förbättringspotential       |
| 1  | Marginell förbättringspotential   |
| 2  | Liten förbättringspotential       |
| 3  | Medelstor förbättringspotential   |
| 4  | Stor förbättringspotential        |
| 5  | Mycket stor förbättringspotential |

### Steg 6 Planera förbättringsåtgärder

Detta steg handlar om att konkretisera förbättringspotentialen med tidsatta konkreta åtgärder som ska genomföras och resurstilldelning.

Resultaten från de olika stegen förs in i tre arbetsblad (vilka finns bilagda sist i rapporten). Nedan redovisas ett sammanfattande exempel av arbetet med de tre olika arbetsbladen. Exemplet är hämtat från Länsstyrelsen i Stockholm och återfinns i JämStöds praktika (SOU 2007:15, s36).

Det bör lyftas fram att skattningsskalorna i arbetsmodellen är behäftade med rangordningsproblematik för bedömningar av både kvalitativa och kvantitativa aspekter. Den här typen av rangordningsproblematik existerar idag i transportplaneringen avseende framtagna och tillämpning av indikatorer för bedömning av olika grader av måluppfyllelse för respektive transportpolitiskt mål (jfr SIKA 2008). I det fortsatta arbetet med JämPlan bör denna problematik utredas ytterligare och förankras i det vidare utvecklingsarbetet kring indikatorer i transportplaneringen.

### EXEMPEL Översiktstabell

| Översiktstabell     |                         |                               |                             |             |      |                              |                             |                    |
|---------------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------|------|------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| Verksamhet          | Påverkar jämställdheten | Jämställdhetspolitiska delmål |                             |             |      | Bedömning av dagsläget (0–5) | Förbättringspotential (0–5) | Planerade åtgärder |
|                     |                         | Makt                          | Ekonomi, arbete, utbildning | Hem, omsorg | Väld |                              |                             |                    |
| Regional utveckling | Ja                      | x                             | x                           | x           |      | 1                            | 2                           | x                  |
| Kommersiell service | Ja                      |                               | x                           | x           |      | 3                            | 1                           | x                  |
| Naturinventering    | Nej                     |                               |                             |             |      | 0                            | 0                           |                    |
| Integration         | Ja                      | x                             | x                           | x           | x    | 1                            | 3                           | x                  |

### EXEMPEL Fördelar och hinder

| Fördelar                                                                                                                                                | Hinder                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fler kvinnor som företagare, fler kvinnor kan försörja sig vilket kan leda till större möjligheter för kvinnor till ekonomisk självständighet livet ut. | Brist på statistiskt underlag kring företagande generellt. Brist på kunskap om kvinnors villkor för företagande hos myndighetens handläggare. |

### EXEMPEL Åtgärder

| Utgångsläge                           | Åtgärder för att medverka till att uppnå de jämställdhetspolitiska målen | Ansvarig                                       | Färdigt |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------|
| Andel 25% kvinnor i eget företagande. | Utbildningsinsatser<br>Bättre statistiskt underlag                       | Chef, jämställdhetsstrateg, statistikavdelning | Juni    |

Exempel på en JämKART-analys på Länsstyrelsen.



## 4 UTREDNING OCH UNDERLAG FÖR JämKart

I internationell forskning kring implementering av jämställdhetspolicy betonas vikten av att inte ha en övertro på modeller. Vad som stoppas in i modellen avgör vad som kommer ut, vilket beror av arbetsinsats och resurstilldelning (Hafner-Burton & Pollack, 2009, Verloo 2001, Woodward 2008). Fördelen med modellen JämKart är möjligheten att utreda vad som behöver göras och vad som kan göras med hänsyn till tillgängliga resurser och kompetenser. Det möjliggör att lägga upp jämställdhetsarbetet på kort och lång sikt. Arbetet i JämPlan med JämKart kan leda till en sådan inventering. Idag finns krav om en mer kostnads- och tidseffektiv planeringsprocess samtidigt som fler aspekter ska utredas, såsom jämställdhet och med bättre kvalitet.

Nedan beskrivs de olika delområdena som hänger samman med de fyra verksamhetsanpassade jämställdhetsmålen. Syftet är att synliggöra komplexiteten kring hur ojämställdhet genereras inom respektive delområde och vilka krav på komplex datainsamling och analys som krävs för att kunna producera adekvat planeringsunderlag. Arbetet i JämPlan kan fortsätta genom att datainsamling och analys i begränsad skala väljs ut och testas. Det innebär att resultat som visar på positiva eller negativa konsekvenser för jämställdheten för exempelvis vissa orter eller populationer inom ett transportstråk, medför att dessa konsekvenser inte kan uteslutas gälla även för större områden eller populationer. Så kan resultaten från testning användas konkret.

## 4.1 Jämn fördelning av makt och inflytande

Mål: Jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i järnvägsplaneringen

Samråd är en process som hör den externa verksamheten till. Det inleds i förstudieskedet och pågår under hela planeringen. Syftet med samrådsprocessen är att kommunicera projektet med en vidare krets och att samla in synpunkter.

Samråd sker med olika aktörer. De vanligaste aktörerna är:

- Länsstyrelse. Deltar i samråd om åtgärder kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Lämnar synpunkter på avgränsningar i miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Medverkar i underhandsdiskussioner och avgör slutligen om miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas eller inte.
- Allmänhet och organisationer. Deltar i samråd och lämnar synpunkter på förslaget.
- Sakägare. Deltar i samråd och markägarsammanträden.
- Andra myndigheter och berörda kommuner. Deltar i samråd och yttrar sig vid remissförfarande.

Samråd med allmänheten är en viktig del av denna process. Samråd annonseras ofta i tidningar. Formen för samråd med allmänheten är relativt öppen. Det kan ske skriftligt och muntligt. Planer kan ställas ut på bibliotek eller öppna möten kan anordnas där planer presenteras och diskuteras med medborgare. Olika former av dialogmöten med mer riktade frågor till olika grupper av medborgare kan också förekomma.

Svensk forskning visar att i den vanligt förekommande samrådsformen med öppna möten med medborgare dominerar äldre män medan kvinnor, ungdomar och även yngre män i viss mån är underrepresenterade. De ämnen och intresseområden som framträder på samrådsmötena handlar ofta om tekniska lösningar av det väg-/järnvägsprojekt som står i fokus, ekonomi, trafiksäkerhet, miljö och markägarfrågor. Samråd präglas också av problem kring vilka män och kvinnor som nås med avseende på ålder, utbildning, inkomst och etnicitet. Idag saknas utvärderingar kring vilket inflytande mäns respektive kvinnors synpunkter har för den fortsatta planeringsprocessen (Faith-Ell mfl 2010).

Jämställdhetsmålet om jämn fördelning av makt och inflytande i samrådsprocesser kan öka genom förändrade tillvägagångssätt och arbetsformer på en rad områden. Olika projekt har de senaste åren arbetat med att kartlägga och utveckla samråden ur ett genusperspektiv. Idag finns konkret utarbetade verktygslådor för det som kan testas i JämPlan. För att jämställdhetsfrågor ska komma på dagordningen i samråd krävs att jämställdhetskonskvensanalys ingår i den information som presenteras. Resultatet av samråd avseende mäns och kvinnors inflytande bör utvärderas i planeringsprocessen likväl som samrådets hantering av jämställdhetsfrågor.

## 4.2 Ekonomisk jämställdhet

Mål: Järnvägssystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.

Målet om att järnvägssystemet ska bidra till jämställd tillgång till utbildning och arbete ska ses i relation till den nuvarande planeringsinriktningen där stort fokus ligger på regionförstoring i betydelsen geografiskt växande arbetsmarknader, vilket implicerar ökad pendling. Målet är att få tillstånd en bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetstagare och att människor ska erbjudas fler arbetstillfällen och utbildningsmöjligheter. Det är dessa ambitioner som legitimerar många infrastrukturprojekt i järnvägsplaneringen.

Som kunskapsbas finns forskning om genus, arbetspendling och regionförstoring. De studier som har bedrivits på området visar att kvinnor inte drar lika stor fördel av regionförstoring som män. Skälen till det är att kvinnors arbetsmarknad är mer lokal än mäns. Kvinnor arbetar mer i den offentliga sektorn medan män arbetar mer i den privata. Kvinnor vinner inte heller lika mycket ekonomiskt på ökad pendling, d v s längre arbetsresor för män är tydligare kopplat till högre lön. Kvinnor använder färdmedel som går långsammare än mäns och får därför högre "restidskostnader" när de ska pendla längre avstånd. Kvinnor i hushåll med hemmavarande mindre barn har kortast restider, vilket hänger samman med att de oftare tar ett högre ansvar än män för att hämta och lämna inom barnomsorg (Friberg m fl 2004, Friberg 2007, Hjorthol 1990, Lundholm m fl 2004, Scholten 2003, Solá 2009). Majoriteten ensamstående hushåll utgörs av kvinnor med barn (SCB 2010). Det är en särskilt utsatt grupp när det gäller transportrelaterad exkludering på utbildnings- och arbetsmarknaden.

Den fråga som ska utredas i förhållande till kunskap på området är vilken ökad tillgång till arbete och utbildning det specifika infrastrukturprojektet kan förväntas bidra med för män respektive kvinnor. Ökad jämställdhet uppnås om skillnaden mellan män och kvinnor kan förväntas minska. Ökade skillnader förstärker ojämställdheten på området.

Att utreda detta sakområde kräver regionbaserad statistik kring var kvinnors och mäns arbetsplatser är lokaliserade, arbetstidsförläggning, regional resdata kring olika trafikslag samt befolkningsdata där samband mellan kön, inkomst och hushållssammansättning kan utredas. JämställdhetskONSEKVENSER kring samband mellan kedjeresande och tillgång till utbildning/arbete prognostiseras. Den kedjeresan som ska prognostiseras är bostad - barnomsorg/skola - järnvägsstation - järnvägsstation - arbetsplats. Eventuella väntetider bör ingå.

## 4.3 Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

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

Målet att järnvägssystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt arbete hänger nära samman med järnvägens roll i att skapa förstorade arbetsmarknadsregioner. Tillgång till arbete, pendling och fördelning av obetalt arbete är sammankopplade. Detta har berörts ovan. En något annan fokusering i utredningen av denna punkt än i den förra föreslås dock.

Tidsanvändningsundersökningar visar att kvinnor med barn har kortare restid och reslängd än kvinnor utan barn. Någon motsvarande skillnad mellan män i olika livsfaser existerar inte (SCB 2003, 2010). Skillnaderna står för ett mönster där män kan pendla till arbeten längre bort trots att de har barn medan kvinnor förkortar både restid/längd och arbetstid för att hinna utföra barnomsorg. Idag har föräldrar rätt att arbeta deltid o m det år barnet fyller åtta år. Kortad arbets- och restid är sammanbunden med barns vistelselängd inom barnomsorg/skola/fritidshem. Korta vistelselängder ingår i många föräldrars uppfattningar om god omsorg och omvårdnad av barn (se t ex Tyrkkö 1999).

Järnvägssystemet kan bidra till jämnare fördelning av obetalt arbete om det möjliggör pendling inom förstorad arbetsmarknad där hämtning och lämning av barn kan skötas inom rimliga tider ur ett föräldraperspektiv. Det gäller både för deltids- och heltidsarbete. Om det inte är möjligt att både pendla och hämta/lämna barn inom rimliga tider ger forskningen stöd för att könsmönster befästs där män kommer att pendla, vilket minskar deras del av det obetalda arbetet (Friberg m fl 2004, Friberg 2007, Hjorthol 1990, Lundholm m fl 2004, Scholten 2003, Solá 2009). Ensamstående föräldrar med små barn är en särskilt utsatt grupp som bör uppmärksammas i utredning.

Den kedjeresan som ska prognostiseras är bostad - barnomsorg/skola - järnvägsstation - järnvägsstation - arbetsplats. Eventuella väntetider bör ingå. Trafikslagsövergripande analys krävs. I utredning bör beaktas att cykel som lokalt transportmedel är årstids- och väderleksbundet. Det bör även uppmärksammas att vid flera barn utgör cykel i regel inte ett alternativ (plats för ett barn i barnstol på cykel) samt att barn vid omkring fyra års ålder är för stora för barnstol på cykel samtidigt som de är för små för att cykla själva/komma upp till normalhastighet.

Analys kräver lokalisering av mäns respektive kvinnors arbetsplatser. Barnomsorg är i regel placerad i närmiljön kring boendet. Skolverket har statistik kring barns vistelselängd i barnomsorg tillika kommuner. SCB:s statistik och studier kring tidsanvändning kan också användas. Modellen med faktiska och konstruerade dagsprogram kan utvecklas och användas i den här typen av utredning och så kallade aktivitetsbaserade modeller (se Larsson & Jalakas 2008).

## Konstruerat exempel

| Startpunkt/stationär aktivitet | Målpunkt                  | Färdslag         | Tidsåtgång  |
|--------------------------------|---------------------------|------------------|-------------|
| Bostad                         | Dagis/fritids/skola       | gång             | 15          |
| Lämna barn                     |                           |                  | 10          |
| Dagis/fritids/skola            | Busshållplats             | gång             | 10          |
| Väntemarginal                  |                           |                  | 10          |
| Busshållplats                  | Järnvägsstation           | Buss             | 15          |
| Väntemarginal                  |                           |                  | 10          |
| Järnvägsstation                | Järnvägsstation           | Tåg              | 60          |
| Väntemarginal                  |                           |                  | 10          |
| Järnvägsstation                | Busshållplats arbetsplats | buss             | 15          |
| Busshållplats arbetsplats      | arbetsplats               | gång             | 5           |
|                                |                           | Total tidsåtgång | 160 minuter |

Kommentar: En heltid med arbetstidsförläggning mellan 8.00 – 17.00 medför att barnet får vara på dagis från klockan 6.15 till klockan 18.45. Det innebär att tidsgränser har uppnåtts för att inom rimlig tid hinna med matlagning samt att föräldrarna inte hinner med att följa barnen till eventuella fritidsaktiviteter som i regel är förlagda tidigare på eftermiddagen/kvällen.

## 4.4 Mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Mål: Risker och rädsla att utsättas för könsstrukturerat våld/brott i samband med tågtransporter och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.

Ett framträdande område i forskningen om genus och transporter handlar om hur kvinnors mobilitet begränsas och försvåras på grund av rädsla och risk för könsstrukturerat våld/brott mot person vid förflyttning utomhus (för en review, se Pain 1997).

Skillnader mellan kvinnors upplevda risk och brottsstatistik har lett till en diskussion kring huruvida det går att informera bort problemet, d v s att lösningen utgörs av "korrekt" information om brottsstatistik. Det har väckt kritik inom genusforskningen utifrån argumentet att kvinnors internalisering av sårbarhet för manligt våld utomhus är del i hur en ojämställd könsordning reproduceras i samhället. I detta sammanhang har genusforskningen influerats av forskning kring viktigmisering, människors uppfattning om egen sårbarhet. Inom sårbarhetsforskningen betonas att rädsla utgörs av en kombination av skadans art, sannolikhet att den inträffar och möjligheter till skydd. Viktigmiseringsforskning visar att människor i regel är mer rädda för att utsättas för våld än egendomsbrott eftersom de bedömer skadorna som allvarligare (se t ex Van der Wurff, & Stringer 1989). Kvinnor förknippar just risker utomhus med våld i kombination med att de uppfattar sig som fysiskt svagare än manliga förövare (Valentine 1990, Warr 1984).

När det rör våld mot person utomhus är offentliga miljöer överrepresenterade statistiskt sett. Många av dessa miljöer svarar mot funktioner i transportsystemet - trafikseparerade gång och cykelvägar, gång- och cykeltunnlar, stationsområden, busshållplatser och parkeringar samt anslutande gångvägar. Nyare studier belyser att kvinnors rädsla är tids- och platsbunden (inte generell) och svarar mot tids- och platsbunden brottsstatistik. Det har kastat nytt ljus på frågan om rädsla är ett irrationellt fenomen hos kvinnor som kan informeras bort.

Trygghetsundersökningar visar att närvaro av människor är det som förknippas med störst trygghet vid förflyttning utomhus (Brå 2006, 2007, 2008, 2009). Närvaro uppstår när människor förflyttar sig i transportrummet och vistas i samma miljöer vid samma tidpunkter. Närvaro kan skapas genom noggrann trafik- och bebyggelseplanering så att människors rörelsemönster överlappar i tid och rum. Närvaro kan också åstadkommas genom nära kontaktytor mellan människor utomhus och människor inomhus, exempelvis i form av gatubebyggelse. Närvaro kan också åstadkommas med övervakningskameror kopplade till vakter – men det är en omdebatterad åtgärd eftersom det kommer i konflikt med mål om personlig integritet.

När det gäller kvinnors rädsla används belysning ofta som trygghetshöjande åtgärd. Kvinnor ska kunna se vad som finns i transportrummet och belysningen ska också försvåra för gärningsmän att gömma sig. Belysning minskar rädsla, men idag saknas kunskap i vilken utsträckning den förebygger brott. Andra vanliga åtgärder är att skapa genomsiktliga rum med flera in- och utgångar, undvika långa och slutna transportrum såsom tunnlar. Den här typen av åtgärder handlar om att använda flyktstrategier för att hantera risker: se och upptäcka risk i tid för att hinna undan samt ha flera vägar att tillgå, vilket inte är lika tryggt som närvaro av människor (se vidare Aretun 2009, Hillier 1996).

Järnvägssystemet kan bidra till målet att risker och rädsla att utsättas för könsstrukturerat våld/brott i samband med tågtransporter ska undanröjas, genom att beakta principen om närvaro av människor samt flyktstrategier i fysisk planering av stations- och tågmiljöer. Space Syntax är ett analys- och planeringsverktyg som kan användas för närvaro (Aretun 2009, Hillier 1996). Flest publikationer inom trygghetsområdet finns kring flyktstrategier.



## 5 SLUTSATS

Resultatet av litteraturstudien pekar på behovet av att jämställdhetsmålen på transportområdet preciseras enligt regeringens strategi med jämställdhetsintegrering. Det innebär att de fyra prioriterade delmålen i den nationella jämställdhetspolitiken verksamhetsanpassas till transportområdet:

1. jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i järnvägsplaneringen.
2. Järnvägssystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.
3. Järnvägssystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.
4. Risker och rädsla att utsättas för könsstrukturerat våld/brott i samband med tågtransporter och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.

Vidare bör de fyra delmålen integreras i en arbetsmodell för jämställdhetskonskvensbeskrivning. JämKart bedöms vara en lämplig arbetsmodell för integreringen av målen. JämKart är en arbetsmodell som innefattar olika steg för att utreda hinder och möjligheter för att uppnå jämställdhetsmål, på kort och på lång sikt. Arbetsmodellen innefattar bedömning av jämställdhetspåverkan och måluppfyllelse genom skattningsskalor (-1 till 5).

Nästa steg i JämPlanprojektet kommer möjligheterna integrera jämställdhetskonskvensbeskrivningar i planeringsprocessens olika steg att studeras.

# REFERENSER

- Ahlberg, K. & Bruun, N. (2010), Upphandling och arbete i EU. Sieps 2010:3.
- Algers, S., Mattsson, L.-G., Rydergren, C. & Östlund, B. (2009), Sampers-erfarenheter och utvecklingsmöjligheter på kort och lång sikt, (SNE-RPD-UTKAST v0.3). Linköping: Linköpings universitet.
- Amcoff, J. (2007), Regionförstoring – idé, mätproblem och framtidsutsikter. Arbetsrapport 2007. Stockholm: Institutet för framtidsstudier.
- Aretun, Å. (2009), Ungdomars utsatthet i bostadsområden: trygghetsprinciper för fysisk planering. Linköping University Interdisciplinary Studies no 11. Linköping: Institutionen för Tema, Tema Barn, Linköpings universitet.
- Bacci, C. (2004a), Women, policy and politics: the construction of policy problems. London: Sage.
- Bacchi, C. (2004b), "Gender/ing Impact Assessment: Can it be made to work?", Journal of Interdisciplinary Gender Studies, vol. 9(2).
- Bacchi, C. & Eveline, J. (2010), "What are we mainstreaming when we mainstream gender?", International feminist Journal of Politics, vol. 7(4).
- Banverket (2005), Planering för ett jämställt järnvägstransportsystem. Rapport, Järnväg och Samhälle. Banverket: Borlänge.
- Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket (2008), Lägesrapport – Samhällsekonomi stora projekt. Stockholm.
- Banverket (2009), Järnvägens bidrag till samhällsutvecklingen – inriktningsunderlag 2010-2019. Huvudrapport. Banverket: Borlänge.
- Berglund, E. (2004), En precisering av det trafikpolitiska målet 'Ett jämställt transportsystem'. VTI notat 49-2004. Linköping: VTI.
- Beveridge, F., Nott, S. & Stephens, K. (red) (2000), Making women count: Integrating women in the law and policy. Aldershot: Ashgate.
- Boverket (2006), Jämna steg – Checklista för jämställdhet i fysisk planering. Karlskoga: Boverket.
- Brå (2006), Nationella trygghetsundersökningen 2006: Om utsatthet, trygghet och förtroende. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- (2007), Nationella trygghetsundersökningen 2007: Om utsatthet, trygghet och förtroende. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- (2008), Nationella trygghetsundersökningen 2008: Om utsatthet, trygghet och förtroende. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- (2009), Nationella trygghetsundersökningen 2009: Om utsatthet, trygghet och förtroende. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Department for Transport (DfT) (2006), Crossrail Equality Impact Assessment: project & policy assessment report. London.
- EUT C 83/13. Konsoliderade versioner av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. 2010/C 83/01. (Lissabonfördraget).
- EUT L 134. Europaparlamentets och Rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och post-tjänster (försörjningsdirektivet), s 1-113.
- EUT L 134. Europaparlamentets och Rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster, s 114-24.
- Faith-Ell, C. (2000), Environmental Management of Road Maintenance - a Literature Review. KTH, Institutionen för Mark – och vattenteknik. TRITA-AMI-REPORT 3077.
- Faith-Ell, C., Levin, L., Engelbrektsson, E., Dahl, E., Nilsson, S. & Yazar, M. (2009). Jämställdhet i Samråd (JämSam): Slutrapport. Stockholm & Linköping: WSP & VTI.
- Flyvberg, B., Skamris-Holm, M.K. & Buhl, S.L. (2006), 'Inaccuracy in Traffic Forecasts', Transport Reviews, vol 26(1).
- Friberg, T. & Larsson, A. (2002), Steg framåt strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering. Rapporter och notiser 162. Lund: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Friberg, T., Brusman, M. & Nilsson, M. (2004), Persontransporternas "vita fläckar". Om arbets-

pendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Linköping: Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.

Friberg, T. (2007), 'Det uppsplittrade rummet: Regionförstoring i ett genusperspektiv', i Andersson, F., Ek, R. & Molina, I (red), Regionalpolitikens geografer. Lund: Studentlitteratur.

Gottfridsson, H.-O. (2007), Färdmedelsvalets komplexa förutsättningar: En studie av arbetspendling i småbarnshushåll med Kils kommun som exempel, avh. Fakulteten för samhälls- och livsvetenskaper, Kulturgeografi. Karlstad: Karlstad universitet.

Grieco, M., Pickup, L. & Whipp, R. (red.) (1989), Gender, Transport and Employment: The Impact of Travel Constraints. Aldershot: Avebury.

Hafner-Burton, E. M. & Pollack, M. A. (2009), 'Mainstreaming gender in the European Union: Getting the incentives right', Comparative European Politics, no. 7.

Haynes, K. (2008), "Power and politics in gender research: a research note from the discipline of accounting", Gender in Management: An International Journal, vol. 23(7).

Hillier, B. (1996), Space is The Machine. A Configurational Theory of Architecture. Cambridge: Cambridge University Press.

Hine, J. & Mitchell, F. (2003), Transport Disadvantage and Social Exclusion. Ashgate: Aldershot.

Hjorthol, R. (1990), Kvinnors arbetsreiser. Et viktig premises for offentlig planlegging. TØI rapport 72/1990. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Hjorthol, R. (2001), 'Gendered aspects of time related to everyday journeys', Acta Sociologica, 44(1).

Integrations & Jämställdhetsdepartementet (2010), För ett jämställt Sverige: Regeringens politik 2007-2010. Stockholm: Regeringskansliet.

Johansson, B., Klaesson, J. & Olsson, M. (2003), 'Commuters' non-linear response to time distances', Journal of Geographical Systems, vol 5:315-329.

Larsson, A. & Jalakas, A. (2008), Jämställdhet nästa: Samhällsplanering ur ett genusperspektiv. Stockholm: SNS förlag.

Levin, L. (2005), Banverket, Allmänheten och Ostlänken. Studier av samrådiskommunikation i samband med järnvägsutbyggnad. Arbetsrapport 1. Linköping: Institutionen för tema, tema kommunikation, Linköpings universitet.

Listerborn, C. (2000), Tryggare stad: kan man förändra rädslans platser?. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Lucas, K. (red.) (2004), Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice. Bristol: Policy Press.

Lundholm, E., J. Garvill, G. Malmberg, and K. Westin (2004), 'Forced or free movers? the motives, voluntariness and selectivity of interregional migration in the Nordic countries', Population, Space and Place, 10(1).

Länsstyrelsen i Dalarna (2001), LIKA: En checklista för jämställd planering: 2001:1. Falun: Länsstyrelsen Dalarna.

Länsstyrelsen i Skåne (2004), Checklista för fysisk planering. 2004:4. Kristianstad: Länsstyrelsen i Skåne.

Ma, K.-R. & Banister, D. (2006), 'Excess Commuting: A critical review', Transport Reviews, Vol. 26(6).

March, C., Smyth, I & Mukhopadhyay, M. (1999), A guide to gender analysis frameworks. Oxford: Oxfam.

Mattsson, L.G., Andreasson I. & Engelson, L. (2005), Fud-behov inom trafikmodellering: Översiktlig beskrivning. Stockholm: Institutionen för transporter och samhällsekonomi, KTH.

Meyerson, D. E. & Kolb, D. M. (2000), "Moving out of the 'Armchair': Developing a Framework to Bridge the Gap between Feminist Theory and Practice". Organization, vol. 7(4).

Nordberg, Marie (2005), Jämställdhetens spjutspets? Manliga arbetstagare i kvinnoyrken, jämställdhet, maskulinitet, femininitet och heteronormativitet, Göteborg: Arkipelag.

Näringsdepartementet (2009), Transportpolitikens mål. Faktablad N2004. Stockholm: Regeringskansliet.

Olofsdotter-Stensöta, H. (2009), Jämställdhetsintegrering i statliga myndigheters verksamhet: Hur långt har myndigheterna nått? Vad beror det på? Hur kan arbetet utvecklas vidare? Jämi Rapport 2/09. Göteborg: Nationella sekretariatet för genusforskning, Göteborgs universitet.

Pain, R. H. (1997), "Social geographies of women's fear of crime", Transactions of the Institute of British geographers, NS 22.

Polk, M. (1998). Swedish men and women's mobility patterns: Issues of social equity and ecological sustainability, Women's travel issues. Proceedings from the second national conference,

October 23-26, 1996.

Polk, M. (2001), Gender Equality and Sustainable Development – the need for debate in transportation policy in Sweden. Vinnova Debatt Transportpolitik VD 2001:1. Stockholm: Vinnova.

Polk, M. (2002). Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden? Transportation Research Part D, 9, 75-95.

Polk, M. (2008), "Gender Mainstreaming in Swedish Transport Policy", i Uteng, T. P. (red), Gendered Mobilities. Aldershot: Ashgate.

Preston, J. & Rajé, F. (2007), "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion", Journal of Transport Geography, vol. 15(3).

Proposition 1993/94:147, Jämställdhetspolitiken: Delad makt - delat ansvar Stockholm: regeringskansliet.

Proposition 2001/02:20, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Stockholm: Regeringskansliet.

Proposition 2005/06:155, Makt att forma samhället och sitt eget liv: Nya mål i jämställdhetspolitiken, Stockholm: Regeringskansliet.

Proposition 2008/09:35, Mål för framtidens resor och transporter. Stockholm: Regeringskansliet.

SCB (2003), Tid för vardagsliv. Kvinnors och mäns tidsanvändning 1990/91 och 2000/01. Örebro: SCB.

SCB (2010), På tal om kvinnor och män 2010. Örebro: SCB.

Sharp, R. & Broomhill, R. (2002), "Budgeting for equality: The Australian experiences", Feminist Economics, vol. 8(1).

SIKA (2002), Etappmål för ett jämställt transportsystem. Rapport 2002:5. Östersund: SIKA.

SIKA (2008), Förslag till ny transportpolitisk målstruktur. Del 2, Förslag till reviderade mål. Rapport 2008:3. Östersund: SIKA.

Scholten, C. (2003) Kvinnors försörjningsrum. Hegemonins förvaltare och murbräckor. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.

Solá, A. G. (2009), Vägen till jobbet: Om kvinnors och mäns arbetsresor i förändring, lic.. CHOROS 2009:2. Göteborg: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

SOU 2001:43. Underlagsrapport till Jämits slutbetänkande Jämställdhet - transporter och IT. Stockholm: Statens offentliga utredningar.

SOU 2001:44. Jämställdhet - transport och IT. Slutbetänkande från Jämställdhetsrådet för transporter och IT. Stockholm: Statens offentliga utredningar.

SOU 2007:15, JämStöds praktika - Metodbok i jämställdhetsintegrering. Stockholm: Fritze förlag.

Transek (2004), Jämställdhetsperspektiv på resvanor i järnvägssystemet – en litteraturstudie. rapport 2004:9. Solna: Transek.

Transek (2006), Jämställdhet vid val av transportmedel. Rapport 2006:13. Solna: Transek.

Tyrkkö, A. (1999), I skärningspunkten mellan arbetsliv och föräldraskap : en studie om livsformer i 1990-talets Sverige. Avh. Arbete och hälsa 1999:17. Stockholm & Uppsala: Arbetslivsinstitutet & Sociologiska institutionen, Uppsala universitet.

Vagland, Å. (2004), "Gender Equality as a Subsidiary Objective of Swedish Transport Policy".

Paper for the Conference for Research on Women's Transportation Issues in Chicago, November 18-20, 2004.

Valentine, G. (1990), 'Women's fear and the design of public space', Built Environment 18(4),.

Van der Wurff, A. & Stringer, P. (1989), 'Postvictimization Fear of Crime: Differences in the Perceptions of People and Places', Journal of Interpersonal Violence 4(4).

Verloo, M. (2001), "Another velvet revolution? Gender mainstreaming and the politics of implementation", IWM working paper no 5. Vienna: IWM.

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

Vägverket (2009), Jämställd Samhällsplanering: Förslag på metod. Publikation nr 2009:6. Borlänge: Vägverket.

Warr, M. (1984), 'Fear of Victimization: Why Are Women and the Elderly More Afraid?', Social Science Quarterly 65(3),

Weingart, P. (1999). 'Scientific expertise and political accountability: paradoxes of science in politics', Science and Public Policy, vol. 26.

- Westford, P. (2004). Urban forms betydelse för resandet: Med en fallstudie om barnfamiljers boende och resande i fyra förortsområden. Lic. Stockholm: Institutionen för infrastruktur, KTH.
- Wittbom, E. (2009), Att spränga normer: om målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering, avh. Stockholm: Företagsekonomiska institutionen, Stockholms universitet.
- Woodward, A. (2008), 'European Gender Mainstreaming: Promises and Pitfalls of Transformative Policy', Review of Policy Research, vol. 20(1).
- Vägverket. (2003). Jämställdhet i vägtransportsystemet: jämställd vägplanering (Publikation 2003:51). Hässleholm: Vägverket. Region Skåne.
- Zenou, Y., Åslund, Å. & Östh, J. (2006), Hur viktig är närheten till jobb för chanserna på arbetsmarknaden?. Rapport 2006:1. Uppsala: Institutet för arbetsmarknadspolitisk utvärdering (IFAU).

# Bilaga - JämKart Arbetsblad

## Översikt över verksamhetens jämställdhetspåverkan

| Översiktstabell |                         |                               |                             |             |      |  |                              |                             |                    |
|-----------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------|------|--|------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| Verksamhet      | Påverkar jämställdheten | Jämställdhetspolitiska delmål |                             |             |      |  | Bedömning av dagsläget (0-5) | Förbättringspotential (0-5) | Planerade åtgärder |
|                 |                         | Makt                          | Ekonomi, arbete, utbildning | Hem, omsorg | Vård |  |                              |                             |                    |
|                 |                         |                               |                             |             |      |  |                              |                             |                    |
|                 |                         |                               |                             |             |      |  |                              |                             |                    |
|                 |                         |                               |                             |             |      |  |                              |                             |                    |
|                 |                         |                               |                             |             |      |  |                              |                             |                    |

**Tabell fördelar och hinder**

| Fördelar | Hinder |
|----------|--------|
|          |        |
|          |        |
|          |        |
|          |        |



WSP är ett globalt analys- och teknikföretag som erbjuder konsulttjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur samt Miljö & Energi. Vi finns i 35 länder. I Sverige har vi omkring 2000 medarbetare. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Med omkring 190 medarbetare är VTI den största transportforskningsmiljön i Sverige. VTI utför tillämpad forsknings- och utvecklingsverksamhet som rör samtliga transportslag.

## **Kontakt:**

### **Charlotta Faith-Ell**

WSP Samhällsbyggnad  
Landskap och Miljö  
121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 65 44  
e-post: [charlotta.faith-ell@wspgroup.se](mailto:charlotta.faith-ell@wspgroup.se)

### **Åsa Aretun**

VTI  
Mobilitet, aktörer, planering  
581 95 Linköping

Tel: 013-20 40 34  
e-post: [asa.aretun@vti.se](mailto:asa.aretun@vti.se)