

Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn

Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2020-04-30

Förord

Trafikanalys har i regleringsbrevet 2020 fått i uppdrag att redogöra för hur myndigheten på strategisk nivå har arbetat och avser att arbeta för att främja jämställdhet inom myndigheten och inom transportsektorn med utgångspunkt i de transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen (prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:FiU2, rskr. 2008/09:46 och prop. 1993/94:147).

Denna PM - *Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn* - har tagits fram av Eva Lindborg och Eva Pettersson.

Stockholm april 2020

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	5
1 Inledning	7
1.1 Uppdraget och utgångspunkter.....	7
1.2 Trafikanalys.....	7
2 Mål, regelverk och riktlinjer av relevans för jämställdhet, transportpolitik och statistik .	9
2.1 Internt arbete med jämställdhet.....	9
2.2 Transportpolitiska mål.....	9
2.3 Könsuppdelad statistik.....	10
2.4 Jämställdhetspolitiska mål.....	10
3 Jämställdhet i transportsektorn	11
3.1 Jämställdhet i Trafikanalys publikationer 2019	12
4 Internt jämställdhetsarbete	15
4.1 Personalsammansättning och arbetsuppgifter på Trafikanalys	15
4.2 Internt arbete.....	15
5 Genomlysning av Trafikanalys publikationer år 2019	17
5.1 Rapporter och PM 2019.....	17
5.2 Statistikpubliceringar 2019.....	19
6 Fortsatt strategiskt arbete	21
6.1 Internt främjandearbete.....	21
6.2 Främja jämställdhet inom transportsektorn.....	21
7 Referenser	23
Bilaga 1	25

Sammanfattning

Trafikanalys har fått i uppdrag att redogöra för hur myndigheten på strategisk nivå har arbetat och avser att arbeta för att främja jämställdhet inom myndigheten och inom transportsektorn med utgångspunkt i de transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen.

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Myndigheten har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Trafikanalys ansvarar för officiell statistik på transportområdet, tar fram kunskapsunderlag till transportpolitiska beslutsfattare samt arbetar för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Trafikanalys interna arbete med jämställdhet tar sin utgångspunkt i diskrimineringslagen och arbetsmiljölagen. Arbetet utgår från vår plan om aktiva åtgärder enligt vilken vi ska arbeta aktivt inom följande fem områden,

- arbetsförhållanden
- bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor,
- rekrytering och befordran,
- utbildning och övrig kompetensutveckling samt,
- möjligheter att förena förvärvsarbete och föräldraskap.

Arbetet inom de olika områdena sker både löpande under året och vid årligen fastställda tidpunkter såsom medarbetarsamtal och lönekartläggning. En stor del av detta arbete sker i nära samarbete med de lokala fackföreningarna.

Förutom att fortsätta arbetet på detta sätt ser Trafikanalys det som viktigt att utbildningsinsatser genomförs.

Det finns politiskt satta mål och förordningar som styr Trafikanalys arbete med jämställdhet inom transportsektorn.

- Det transportpolitiska funktionsmålet och dess precisering där det framgår att *”Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov”* samt att *”Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.”*
- Förordningen (2001:100) om den officiella statistiken där det står att *”Individbaserad officiell statistik skall vara uppdelad efter kön om det inte finns särskilda skäl mot detta.”*
- De jämställdhetspolitiska målen där det bland annat framgår att jämställdhetsintegrering ska vara den huvudsakliga strategin för att nå målet.

Trafikanalys har hittills inte haft någon särskild strategi för att främja jämställdhet inom transportsystemet. Frågor om jämställdhet har dock hanterats i myndighetens utredningar, framför allt i den årligt återkommande uppföljningen av de transportpolitiska målen.

Trafikanalys har identifierat ett antal åtgärder för att förstärka myndighetens arbete för att främja jämställdhet inom transportsektorn.

- Ett strategiskt arbete måste utgå från kunskap om nuläget. Regelbundna kartläggningar av utfallet av myndighetens kärnverksamhet är ett sätt att skapa sig kännedom om nuläget. Trafikanalys avser därför att genomföra kartläggningar av myndighetens produktion minst vartannat år.
- I samband med initiering av projekt och fastställande av projektplaner avser Trafikanalys att mera regelmässigt dokumentera och reflektera över om och på vilket sätt jämställdhetsaspekter ska hanteras i de olika projekten.
- Genomlysningen av Trafikanalys statistikpublikationer (kapitel 5.2) visade att det finns potential för att fler tabeller skulle kunna ha könsuppdelad statistik. Trafikanalys avser att som ett första steg närmare analysera möjligheten att utveckla dessa tabeller, bland annat genom att beakta faktorer som relevans, röjandeskydd, uppgiftslämnarbörda och resursbehov.
- Trafikanalys ska undersöka möjligheten att delta i externa nätverk som hanterar jämställdhet i transportsektorn, gärna inom ramen för redan befintliga myndighets-samarbeten.
- Trafikanalys överväger en publikationsplan med återkommande tematiska analyser med ett till tre års intervall, där ett exempel på analys kan komma att behandla jämställdhet inom transportsektorn.

1 Inledning

1.1 Uppdraget och utgångspunkter

Trafikanalys har fått i uppdrag att redogöra för hur myndigheten på strategisk nivå har arbetat och avser att arbeta för att främja jämställdhet inom myndigheten och inom transportsektorn med utgångspunkt i de transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen (prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:FiU2, rskr. 2008/09:46 och prop. 1993/94:147).

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 maj 2020.

I denna PM beskriver vi först Trafikanalys, både myndighetens formella struktur och dess verksamhet. Därefter gör vi en redogörelse för vilka mål, regler och riktlinjer det finns nationellt avseende jämställdhet och beskriver hur vi arbetar strategiskt för att främja jämställdhet inom myndigheten och inom transportsektorn utifrån vårt uppdrag. Slutligen redogör vi för hur vi avser att arbeta med dessa frågor framöver.

1.2 Trafikanalys

Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har två kontor, ett i Stockholm, huvudkontor, samt ett i Östersund. Trafikanalys hade den 31 december 2019 37 anställda varav 16 kvinnor och 21 män. Kompetensen inom kärnverksamheten består av utredare och statistiker samt inom stödverksamheten av administratörer, kommunikatör och jurist.

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Myndigheten har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet.

Trafikanalys ansvarar för officiell statistik på transportområdet, tar fram kunskapsunderlag till transportpolitiska beslutsfattare samt arbetar för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Trafikverket och Transportstyrelsen, som är verksamma inom samma sektor, ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Det gör dessa myndigheter bland annat genom regelgivning, tillsyn, infrastrukturplanering och underhåll av vägar och järnvägar - operativ verksamhet som direkt påverkar medborgare och näringsliv.

Trafikanalys uppdrag är i förhållande till övriga transportmyndigheter mer "indirekt". Vi tar fram underlag i form av statistik och kunskap med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Det innebär att också vårt arbete för jämställdhet inom transportsektorn har en inriktning som är mer "indirekt", i form av kunskapsunderlag och statistik av relevans för jämställdhet.

2 Mål, regelverk och riktlinjer av relevans för jämställdhet, transportpolitik och statistik

2.1 Internt arbete med jämställdhet

Begreppet jämställdhet innefattar kvinnors och mäns lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter. Trafikanalys interna arbete med jämställdhet tar sin utgångspunkt i diskrimineringslagen och arbetsmiljölagen.

Diskrimineringslagen (2008:567) uttrycker ett klart förbud mot könsdiskriminering. Alla arbetsgivare ska aktivt bedriva ett målinriktat jämställdhetsarbete som bland annat omfattar arbetsförhållanden, anställningsvillkor, rekrytering, kompetensutveckling, befordran och möjlighet att förena förvärvsarbete med föräldraskap. Arbetet ska bedrivas genom att undersöka, analysera, vidta åtgärder och följa upp. Utifrån detta har Trafikanalys har antagit en policy för aktiva åtgärder mot diskriminering i enlighet med 3 kap 5 § Diskrimineringslagen. I policyn beskriver vi vilka områden vi prioriterar samt hur vi arbetar med dem. Detta beskrivs närmare i punkt 4.2.

I skapandet av en god arbetsmiljö vid Trafikanalys utgår vi från det systematiska arbetsmiljöarbetet enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Det systematiska arbetsmiljöarbetet bygger på att arbetsgivare, anställda och skyddsombud kartlägger risker för ohälsa eller olycksfall som finns på arbetsplatsen och arbetar tillsammans för att motverka dem. Sedan 2015 omfattar det systematiska arbetsmiljöarbetet även frågor om arbetsbelastning, stress, ledarskap, konflikter och mobbning. Vid båda Trafikanalys kontor genomförs s.k. skyddsronder varje år där dessa frågor behandlas.

2.2 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet har sedan slutet av 1990-talet varit att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett delmål om jämställdhet infördes i transportpolitiken i infrastrukturproposition 2001/02:20. I denna proposition kompletterades de fem dåvarande delmålen¹ med ett sjätte delmål om ett jämställt transportsystem, *"där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov"*. I delmålet angavs också att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. De transportpolitiska mål som gäller idag presenterades i proposition 2008/09:93. I propositionen

¹ Ett tillgängligt transportsystem, En hög transportkvalitet, En säker trafik, En god miljö och En positiv regional utveckling.

ersattes delmålen med ett *funktionsmål* om tillgänglighet och ett *hänsynsmål* om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet berör bland annat jämställdhet och lyder:

“Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Till funktionsmålet hör sju så kallade preciseringar, vilka uttrycker särskilt prioriterade områden. En av dessa preciseringar handlar om jämställdhet: *“Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.”* I propositionen sägs också att den huvudsakliga strategin för att utveckla jämställdhetsarbetet är jämställdhetsintegrering, det vill säga en förändringsstrategi som innebär att beslut inom alla politikområden ska ha ett jämställdhetsperspektiv.

2.3 Könsuppdelad statistik

Förordningen (2001:100) om den officiella statistiken reglerar bland annat kvalitet och tillgängliggörande av statistiken. I § 14 framgår att individbaserad officiell statistik ska vara uppdelad efter kön om det inte finns särskilda skäl mot detta.

2.4 Jämställdhetspolitiska mål

De jämställdhetspolitiska målen i Sverige har funnits i ungefär sin nuvarande utformning sedan början av 1990-talet. Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv och att jämställdhetsintegrering ska vara den huvudsakliga strategin för att nå målet (prop. 2005/06:155). Till det övergripande målet finns sex delmål.²

- En 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 i samhällets alla sektorer.
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och 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.

² www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstalldhet/mal-for-jamstalldhet/

3 Jämställdhet i transportsektorn

Jämställdhet är ett mål inom transportsektorn och jämställdhetsintegrering är den huvudsakliga strategin för att uppnå detta, vilket dels kommer till uttryck i de transportpolitiska målen, dels i jämställdhetsmålen. Sedan jämställdhet introducerades som ett specifikt mål inom transportsektorn har det diskuterats hur målet ska tolkas och preciseras och det har genomförts ett antal studier i ämnet.

Under de senaste åren har kraven ökat på att myndigheter ska integrera ett jämställdhetsperspektiv i sitt arbete. I slutet av 2010-talet menade vissa forskare att det fanns ett glapp mellan policynivån och praktiken gällande jämställdhet inom transportsektorn.³ Andra forskare ansåg att problemet inte var att det saknades kunskap, utan att den kunskap som fanns inte användes.⁴

I politiska propositioner finns flera sätt att förstå bristande jämställdhet i transportsektorn. Ett sätt är att se problemet som en brist på jämn representation av kvinnor och män. Problemet anses ofta handla om en ojämn andel kvinnor och män i beslutande organ, snarare än om fördelning av makt och inflytande.

En annan problembeskrivning är brist på tillgänglighet på lika villkor. Det kan hanteras genom ett tillgängligt transportsystem och genom att minimera geografiska avstånd samt genom att främja tillväxt och regionförstoring. Men när effekterna av regionförstoring studeras framkommer det att denna process kan medföra negativa effekter för jämställdheten med avseende på fördelningen av obetalt hem- och omsorgsarbete, eftersom män tenderar att resa längre vid regionförstoring. Regionförstoring medför generellt högre inkomster, men effekten är tre gånger större för män än för kvinnor. Det innebär att skillnaden i genomsnittslön mellan kvinnor och män ökar i samband med regionförstoring.

En tredje problembeskrivning handlar om brist på kunskap om kvinnor och män i transportsystemet. Detta kan hanteras genom kunskap om kvinnors och mäns livsbetingelser, genom översyn av regler och förhållningssätt och genom jämställdhetsperspektiv och jämställdhetsanalyser. Men det finns redan en stor mängd forskning utifrån svenska förhållanden som behandlar kvinnors och mäns arbetsresor, regionförstoring och effekterna på inkomster, resande och pendling, behov och trygghetsaspekter, erfarenheter, resmönster och så vidare.⁵

Vinnova har nyligen tagit fram en rapport om jämställdhet och transportsektorn, där jämställdhet till stor del beskrivs som en kunskapsfråga som står på två ben.⁶ Det ena handlar om att beskriva hur förhållandet ser ut idag med hjälp av mätbara faktorer. Det andra handlar om att problematisera och granska vilka normer och värderingar som ligger bakom dessa förhållanden. Enligt rapporten har transportsystemet främst byggts upp baserat på manligt kodade värderingar och så är fallet än idag. Det innebär bland annat att färdsätt som kvinnor

³ Polk, M., 2008. *Gender mainstreaming in Swedish Transport Policy* i Cresswell & Uteng (red) *Gendered Mobilities*.

⁴ Svedberg, 2013. *Ett (o)jämsällt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt*.

⁵ Svedberg, 2013. *Ett (o)jämsällt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt*.

⁶ Vinnova, 2020. *Jämställdhet och transportsystemet*.

generellt använder och värderar getts relativt sämre förutsättningar. Jämställdhet inom transportområdet kopplar också till ett hållbart transportsystem. Om kvinnors resvanor och värderingar vore normgivande för transportsystemet skulle det enligt rapporten utvecklas i en mer hållbar riktning.

I följande avsnitt ges exempel på kunskap om kvinnor och män i transportsektorn och hur jämställdhetsfrågor har beskrivits i Trafikanalys rapporter från 2019.

3.1 Jämställdhet i Trafikanalys publikationer 2019

Nedan följer tematiska exempel på vad Trafikanalys publicerat som rör jämställdhet och kvinnor och män i transportsektorn.

Transportbranschen är mansdominerad

För beslutande församlingar i den offentliga delen av transportsektorn gäller att kvinnor och män numera har ungefär samma numerära andel på nationell nivå, men att andelen kvinnor på regional och lokal nivå är på en lägre nivå, under 40 procent. När det gäller regional och lokal nivå finns det heller ingen trend som pekar mot en ökande representation för kvinnor, snarare tvärtom.⁷

I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen har fjorton yrken inom transportområdet studerats. Under 2017 arbetade ungefär 120 000 personer i dessa yrken. I yrkeslivet är nära hälften kvinnor, men den andelen är betydligt lägre för transportyrkena, tolv procent.

Det största transportyrket är lastbilsförare med drygt 57 000 anställda. Kvinnor i yrket har lägre medianålder. Den förväntade andelen kvinnor bland de som går i pension de närmaste åren blir därmed mycket låg, vilket bör medföra att andelen kvinnliga lastbilsförare ökar de närmaste åren. Fast då från en väldigt låg nivå, sex procent.⁸ Bussförare (inklusive spårvagns-förare) är det näst största transportyrket med knappt 24 000 anställda, varav 14 procent är kvinnor.⁹

Antalet svenska befälhavare inom handelssjöfarten var stabilt 2018, medan antalet svenska styrmän och maskinbefäl minskade med 4-5 procent jämfört med 2017. Vad gäller sjöbefäl på den nautiska sidan, såväl som i maskindelen, var den manliga dominansen mycket stor. Bland de ombordanställda ökade andelen kvinnor från 27 procent 2017 till 28 procent 2018. Av de ombordanställda svenska medborgarna var andelen kvinnor oförändrad på 29 procent.¹⁰ Antalet ombordanställda minskade totalt sett mellan 2017 och 2018, mer bland män (minus 6 procent) än bland kvinnor (minus 2 procent).¹¹

För att nå en jämnare könsfördelning handlar det i de flesta fall om att utveckla tjänsterna så att de lockar fler kvinnor, men det finns också ett par yrkeskategorier med låg andel män

⁷ Trafikanalys, rapport 2019:6. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019.*

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Trafikanalys, rapport 2019:14. *Sjöfartsstödets effekter 2018.*

¹¹ Trafikanalys, rapport 2019:10. *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019.*

bland de anställda. En jämnare könsfördelning skulle näst intill fördubbla rekryteringsbasen, vilket kan vara viktigt när konkurrensen om arbetskraften hårdnar.¹²

Även kompetensutveckling behöver ha ett jämställdhetsperspektiv. Det framkommer i Trafikanalys PM *Hamnar i fokus*. För att hamnar ska kunna tillvarata möjligheter med automatisering och ny teknik, så krävs också investeringar i mjuka resurser som kan planera, organisera och förvalta systemet. Utbildning och kompetensutveckling för ung kvalificerad hamnpersonal kommer att bli avgörande för modernisering av branschen.

Kompetensutveckling med avseende på att öka de anställdas skicklighet måste riktas in på att ändra dagens ålders- och könssammansättning, där den absoluta majoriteten av den kvalificerade personalen utgörs av män på högsta chefs- eller ledningsnivå.¹³

Män har bättre tillgång till transportrelaterade resurser – men skillnaderna minskar

Andelen kvinnor av körkortsinnehavarna har ökat mycket lite det senaste decenniet, till 47,6 procent jämfört med 47,2 procent 2009. Det blir dock allt vanligare för kvinnor som är 80 år och äldre att inneha körkort. Personbilar som ägs av fysiska personer ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor.¹⁴

Personer med funktionsnedsättning kan få stöd i form av färdtjänstillstånd och bilstöd. Mottagarna av bilstödet under 2017 var till 53 procent män och dessa fick 57 procent av pengarna i bilstödet. 63 procent av de som har färdtjänstillstånd är kvinnor. Kvinnor är med andra ord något överrepresenterade i färdtjänst, medan män är något överrepresenterade i bilstödet.¹⁵

Kvinnor har generellt kortare arbetsresor än män

Antalet lokala arbetsmarknadsregioner ser annorlunda ut för män respektive kvinnor. Det innebär att män i genomsnitt reser längre till arbetet. Under en följd av år har både män och kvinnor fått allt färre och allt större arbetsmarknadsregioner. Under ett antal år gick den här utvecklingen snabbare för kvinnor än för män i betydelsen att antalet lokala arbetsmarknadsregioner sjönk något snabbare för kvinnorna, så att skillnaden i antal minskade mellan könen.

De senaste siffrorna visar istället på en utveckling där antalet regioner för män inte förändrats jämfört med året innan, medan kvinnornas har ökat något i antal igen. Att det ser ut på det här sättet kan möjligtvis förklaras av en könssegregering i arbetslivet, där kvinnor i större utsträckning än män är sysselsatta i vård, skola och omsorg.¹⁶

Ur ett transportpolitiskt perspektiv av "att likvärdigt svara mot mäns och kvinnors transportbehov" kan det därför sägas att förbättrade möjligheter till lokala arbetsresor i högre grad gynnar kvinnor än män, medan förbättrade möjligheter till regionala arbetsresor gynnar fler män än kvinnor. Dock omfattar förstås förbättrade möjligheter alltid både de män och de kvinnor som reser på de sätten.¹⁷

¹² Trafikanalys, rapport 2019:6. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019*.

¹³ Trafikanalys, PM 2019:7. *Hamnar i fokus*.

¹⁴ Trafikanalys, rapport 2019:6. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019*.

¹⁵ Trafikanalys, rapport 2019:3. *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

¹⁶ Trafikanalys, rapport 2019:6. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019*.

¹⁷ Ibid.

Det är fler män än kvinnor som långpendlar sett över åren 2011-2016. Mycket tyder på att långpendling både kan bevara och förstärka könsskillnader i hemmet och på arbetsmarknaden. En studie visar också att långpendlande kvinnor känner sig mindre framgångsrika i arbetslivet än långpendlande män. Även de kvinnor som långpendlar får förvisso nya karriärmöjligheter och högre lön, men inkomsten ökar mest för långpendlande män. För långpendlande mäns partners minskar istället inkomsten, samtidigt som de får ett större ansvar för barn och familj. Förklaringen ligger i att kvinnor ofta tar ett mindre kvalificerat arbete nära hemmet alternativt går ner i arbetstid för att klara vardagen, som att kunna hämta och lämna på dagis.

Det finns studier som tyder på att kvinnor upplever mer stress i samband med arbetspendling än män. Analyser av registerdata visar på ett samband mellan långpendling och ökad dödlighet hos kvinnor jämfört med kvinnor som pendlar kortare sträckor. Samband mellan långpendling och dödlighet återfinns inte hos män i samma utsträckning, vilket forskarna tror beror på könsroller i hemmet. Sambandet mellan långpendling och kvinnors dödlighet korrelerar också tydligt till kvinnornas socioekonomiska förhållanden. Bland kvinnor som långpendlar mer än fem år ökar skilsmässofrekvensen.¹⁸

Fler män omkommer i trafiken – men kvinnor upplever större otrygghet

Under 2018 omkom 325 personer, 253 män och 72 kvinnor, i vägtrafikolyckor (exklusive självmord). Bland de omkomna har andelen män under de senaste tio åren varit i genomsnitt 76 procent med viss årlig variation. För hela perioden är tendensen en ökande andel män bland de omkomna. Skillnaderna förklaras inte av att män kör mer bil än kvinnor. Antalet omkomna per körd kilometer var drygt dubbelt så hög för män som för kvinnor och störst var skillnaden i åldersgruppen 15-24 år. Det är också fler män än kvinnor som omkommer i samband med fritidsbåtsolyckor och bantrafikolyckor.¹⁹

När det gäller andel våldsbrott som sker i kollektivtrafik verkar det inte finnas tydliga ålders- eller könsmässiga mönster, men andelen som utsatts har ökat något de senaste åren. Den upplevda otryggheten har de tre senaste åren varit stabil på en nivå som är högre jämfört med tidigare år. Det är stor skillnad i upplevd otrygghet mellan kvinnor och män, där kvinnor upplever sig som mer otrygga. Det resulterar i att fler kvinnor än män valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott.²⁰

Kvinnors attityder och beteenden kring trafiksäkerhet talar för att de utsätter sig för mindre risker att skada sig själva eller andra i vägtrafiken jämfört med män.²¹ Kvinnor konsumerar mindre alkohol än män och färre kvinnor än män uppger att de kört bil efter att de druckit alkohol.²²

¹⁸ Trafikanalys, rapport 2019:11. *Fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö.*

¹⁹ Trafikanalys, rapport 2019:6. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019.*

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

²² Trafikanalys, rapport 2019:15. *Mer hälsa för pengarna - Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen - hälsa och livsmiljö.*

4 Internt jämställdhetsarbete

4.1 Personalsammansättning och arbetsuppgifter på Trafikanalys

Vid utgången av 2019 hade Trafikanalys 37 personer anställda. I tabellen nedan redovisas fördelningen av män och kvinnor i olika grupper.

Tabell 4.1. Personalsammansättning och arbetsuppgifter.

<i>Kategori</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>
Medarbetare	16	21
Chef	1	3
Kärnverksamhet ²³	12	20
Stöd ²⁴	4	1
Kvalificerade utredare	9	10
Kvalificerade statistiker	0	2
Utredare	1	1
Statistiker	2	4
Administratörer	1	0
Administrativa handläggare	2	0
Kommunikationssamordnare	0	1
30-49 år	14	12
50 år och äldre	6	11

Arbetsmiljön på Trafikanalys skiljer sig inte åt mellan kvinnor och män och merparten har likartade arbetsuppgifter.

4.2 Internt arbete

Trafikanalys arbete för att främja jämställdhet inom myndigheten utgår från diskrimineringslagen samt arbetsmiljölagstiftningen. Vi arbetar i enlighet med denna lagstiftning aktivt inom följande fem områden,

- arbetsförhållanden,
- bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor,
- rekrytering och befordran,
- utbildning och övrig kompetensutveckling samt,
- möjligheter att förena förvärvsarbete och föräldraskap.

²³ I denna sammanställning ingår även chefer.

²⁴ I denna sammanställning ingår även chefer.

Årligen följs den fysiska arbetsmiljön upp genom att arbetsgivaren tillsammans med skyddsombud gör en fysisk genomgång av myndighetens lokaler, både gemensamma ytor och enskilda arbetsplatser.

Vidare genomförs medarbetarsamtal i strukturerad form en gång per år. Samtalen sker då utifrån ett med de lokala facken framtaget dokument. I dessa samtal behandlas - såvitt nu är aktuellt – möjlighet att förena förvärvsarbete och föräldraskap, medarbetarskap och likabehandling.

Trafikanalys har inte genomfört någon systematisk utvärdering av könsfördelningen när det gäller intressanta aspekter såsom uttag av föräldraledighet och s.k. VAB-dagar, men ett registerutdrag över uttag av föräldraledighet under 2017-2019 visar att kvinnliga anställda har tagit ut 60 procent av det totala antalet dagar, medan manliga anställda följaktligen har tagit ut 40 procent. Här finns möjlighet att göra mer systematiska analyser framöver.

Lönekartläggning sker innan den årliga lönerrevisionen. Syftet med kartläggningen är att säkerställa att inga osakliga löneskillnader föreligger. I denna kartläggning utgår Trafikanalys från tjänsternas BESTA-kodning och vi gör en analys av löneskillnaderna mellan män och kvinnor. Efter lönerrevisionen görs en avstämning av processen och dess utfall – inklusive frågan om löneskillnader mellan män och kvinnor – med de lokala facken.

En ytterligare åtgärd som vi genomför är medarbetarintervjuer/medarbetarundersökningar ungefär vart tredje år. I dessa intervjuer/undersökningar tar vi aktivt upp frågan om jämställdhet.

Trafikanalys har även tagit fram rutiner vid anmälan om diskriminering och trakasserier så att medarbetare vet hur de ska gå tillväga om de upplever att det förekommer diskriminering eller trakasserier vid myndigheten.

5 Genomlysning av Trafikanalys publikationer år 2019

Trafikanalys har inte haft några särskilda riktlinjer om hur myndigheten ska arbeta för att främja jämställdhet kopplat till transportsektorn med utgångspunkt i de transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen. Trots detta har myndigheten arbetat med frågan integrerat i delar av myndighetens ordinarie arbete, exempelvis i den årliga uppföljningen av de transportpolitiska målen och med könsuppdelad statistik.

För att få en nulägesbild av i vilken utsträckning Trafikanalys kärnverksamhet inkluderar ett jämställdhetsperspektiv och frågor kopplat till kön, kvinnor och män har en genomlysning av myndighetens rapporter, PM och statistikpublikationer under år 2019 genomförts.

5.1 Rapporter och PM 2019

För att ta reda på i vilken utsträckning frågor om jämställdhet, genus, kön, kvinnor och män behandlas i myndighetens rapporter har sökorden *jämställ*, *genus*, *kön* och *kvinnor* använts i myndighetens alla publikationer under 2019.²⁵ Ingen av myndighetens rapporter eller PM innehåller ordet *genus*. Men två tredjedelar av rapporterna (10 av 15) och knappt hälften av promemoriorna (5 av 11) innehåller minst något av orden "jämställ", "kön" eller "kvinna/or" (Tabell 5.1). I knappt en tredjedel av rapporterna (4 av 15) förekommer samtliga tre sökord. Endast en av promemoriorna innehåller samtliga sökord. Trots att jämställdhet och kön på något sätt beskrivs i en majoritet av rapporterna är det inte en så pass central del av rapporterna att det slår igenom i deras sammanfattningar. Endast tre rapporter har med något av sökorden i sammanfattningen. I två av dessa fall finns orden jämställt/kön med som hänvisning till det transportpolitiska målet och i ett fall handlar det om en avgränsning, att rapporten inte beskriver skillnaden för kvinnor och män. Ingen av promemoriorna har med något av sökorden i sina sammanfattningar.

Tabell 5.1. Antal rapporter som innehåller respektive sökord.

<i>Publiceringar 2019</i>	<i>Rapporter</i>	<i>PM</i>
Innehåller jämställ, kön eller kvinnor	10	5
Innehåller ordet jämställ	5	1
Innehåller ordet kön	7	4
Innehåller kvinnor/kvinna	9	3
Innehåller, jämställ, kön och kvinnor	4	1
Innehåller varken jämställ, kön eller kvinna	5	6
Jämställ, kön och/eller kvinnor i sammanfattningen	3	0
Totalt antal rapporter	15	11

²⁵ För kvinnor har sökordet "kvinn" använts då det ger träffar både på kvinna och kvinnor. Sökordet man/män har inte använts då det ger så pass många irrelevanta träffar, exempelvis "sa'man'komst" och då programmet inte gör skillnad mellan a och ä.

I fem av Trafikanalys rapporter förekommer sökorden (framförallt ordet kvinnor) flertalet gånger. Den rapport som under året behandlat frågan om jämställdhet mest utförligt är Trafikanalys årligen återkommande rapport med uppföljning av de transportpolitiska målen (2019:6). Men även i,

- två rapporter om hälsa kopplat till transporter,
- en rapport om kollektivtrafikens barriärer,
- en rapport om uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system, samt
- en rapport om e-handel,

förekommer sökorden relativt frekvent. De rapporter som inte innehåller något av sökorden handlar om ekonomiska styrmedel riktade till företag (breddad ekobonus samt styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar), samhällsekonomiska marginalkostnader, uppföljning av den nationella godstransportstrategin samt uppföljning av och indikativa mål för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Inget av sökorden förekommer frekvent i någon av promemoriorna. Sökorden finns dock med i promemorior som handlar om datakällor för statistik om särskilda persontransporter, mått för att mäta kollektivtrafik för alla, kortidsprognoser för fordonsflottan, omvärldsanalys för omställning till en fossilfri transportsektor samt en promemoria om hamnar.

De promemorior där sökorden helt saknas handlar om ekonomiska krisers påverkan på transportarbetet, metod för beräkning av transportarbete, växthusgasutsläpp från internationell sjöfart, tunga och lätta lastbilar i urbana miljöer, samhällsekonomiska marginalkostnader samt flygplatser.

I kapitel 3 finns en enkel introduktion till jämställdhet i transportsektorn samt exempel på vad Trafikanalys publicerat om jämställdhet och transporter under 2019. Genomgången visar att det vi har skrivit om jämställdhet och transporter till övervägande del är kopplat till uppföljning av de transportpolitiska målen, dels den ordinarie uppföljningen, dels en tematisk fördjupning som är kopplad till hälsa och livsmiljö. I övriga nulägesanalyser, omvärldsanalyser och styrmedelsanalyser är jämställdhetsfrågorna mera knapphändigt behandlade. Det ska understrykas att jämställdhetsfrågorna inte heller har varit tänkta att utgöra huvudfokus för dessa analyser.

En genomlysning av samtliga publiceringar för tidigare år har inte genomförts. Vi vill ändå lyfta upp ett par exempel där frågor om jämställdhet och kvinnors och mäns möjligheter att resa analyserades. I slutet av 2018 publicerade Trafikanalys ett kunskapsunderlag om personresor där förutsättningarna att resa analyserades för flera grupper, bland annat för kvinnor och män.²⁶ Under 2016 publicerades en jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn.²⁷

²⁶ Trafikanalys, 2018. Rapport 2018:17.

²⁷ Trafikanalys, 2016. PM 2016:6.

5.2 Statistikpubliceringar 2019

Under år 2019 gav Trafikanalys ut 32 statistikpublikationer. Vissa av dessa är återkommande kvartalsrapporter med samma tabeller men med kvartalsstatistik. Om dessa endast räknas en gång (istället för fyra) gav Trafikanalys ut 21 statistikpublikationer. I 15 av dessa fanns det någon form av individdata publicerad (Tabell 5.2), sammanlagt 119 tabeller.

Med individdata avser vi här data kopplat till personer som går att dela upp på kön. När ingen individdata redovisas är det som regel inte relevant att fråga sig huruvida det finns könsuppdelade data eller inte, men i vissa fall skulle individdata kunna vara av relevans och i dessa fall bör också möjligheten till könsuppdelad statistik prövas. Det gäller exempelvis statistik om antal fordon med olika drivmedel, eller antal telefonabonnemang. Dessa tabeller innehåller inte individdata, men skulle kunna göra det genom att ägare till fordonen eller innehavare av abonnemangen också redovisas.

Könsuppdelade data finns i 44 procent av tabellerna med individdata, medan 54 procent av dessa tabeller saknar könsuppdelade data. Resterande 2 procent har vissa könsuppdelade data. För vissa av de tabeller med individdata som inte har könsuppdelning (38 tabeller) har vi gjort en översiktlig bedömning att det skulle vara tekniskt möjligt att presentera könsuppdelad statistik.²⁸ De tabeller som saknar könsuppdelade data där det bedöms som tekniskt möjligt är i första hand korstabuleringar, exempelvis döda i vägtrafiken per län och hastighetsgräns, och tidsserier, exempelvis antal anställda i telekomverksamhet.

För 26 tabeller bedöms det som svårt eller utmanande att ta fram könsuppdelade data. Det gäller exempelvis antalet passagerare på järnväg, i sjötrafik och i luftfart. För en fullständig bedömning av potentialen krävs att även frågorna om uppgiftslämnarbörda och röjandekontroll av den enskilda tabellen beaktas. I bilaga 1 finns en lista över samtliga Trafikanalys statistikpublikationer under år 2019, med information om de innehåller individstatistik, samt antal tabeller med individstatistik, med eller utan könsuppdelade data.

Tabell 5.2. Statistikpublikationer under 2019 med individdata och könsuppdelade data.

<i>Statistik publiceringar 2019</i>	<i>Antal</i>	<i>Andel</i>
Totalt antal publiceringar*	21	100%
Publiceringar med individdata	15	71%
Totalt antal tabeller med individdata*	119	100%
Tabeller med könsuppdelade data	53	44%
Tabeller med delvis könsuppdelade data	2	2%
Tabeller utan könsuppdelade data	64	54%
- varav könsuppdelade data är tekniskt möjlig	38	32%
- varav könsuppdelade data är utmanande	26	22%

* Återkommande kvartalsrapporter är endast medräknade en gång.

²⁸ Bedömningen innebär att det finns könsuppdelade data att tillgå, men vi har inte tagit hänsyn till om det exempelvis skulle finnas röjanderisker, eller till statistikens relevans.

6 Fortsatt strategiskt arbete

6.1 Internt främjandearbete

Internt handlar främjandet av jämställdhet, utöver redan vidtagna åtgärder, om att verka för ett ökat fokus på jämställdhet i rekryteringsprocesser och i arbetsmiljöarbetet. Detta kan uppnås bland annat genom interna utbildningsinsatser för medarbetare med ansvar för arbetsmiljöområdet. Trafikanalys ska även se över sina styrdokument för att tydliggöra ansvaret för jämställdhet i verksamheten.

6.2 Främja jämställdhet inom transportsektorn

Att integrera ett jämställdhetsperspektiv i myndighetens kärnverksamhet är viktigt utifrån hur de transportpolitiska målen är formulerade och mot bakgrund av att jämställdhetsintegrering är den huvudsakliga strategin för att genomföra jämställdhetspolitiken. Det finns också en förordning som anger att den officiella statistiken som innehåller individdata ska vara könsuppdelad om det inte finns särskilda skäl mot detta.

Genomgången av Trafikanalys publiceringar under 2019 visar att sökorden "jämställt", "kön" eller "kvinnor" finns med i cirka tre av fem publiceringar, men att endast ett fåtal av dessa publiceringar innehåller fördjupade analyser ur ett jämställdhetsperspektiv. De fördjupningar som finns är i publiceringar kopplade till uppföljning av de transportpolitiska målen, där kravet på att ha med ett jämställdhetsperspektiv kan sägas vara tydligt bland annat på grund av funktionsmålets formulering om att "*Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.*"

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet som bland annat syftar till att bidra till utveckling av transportpolitiken. Därför är det viktigt att frågor om jämställdhet integreras i myndighetens kärnverksamhet. Här finns det en möjlighet för myndigheten att utveckla sin verksamhet. Kunskap om nuläget är viktigt för att identifiera skillnader mellan var vi står i dag och de transportpolitiska målen. Omvärlden förändras vilket kan påverka förutsättningar för kvinnor och män. För att prognostisera vart utvecklingen leder, samt för att kunna underlätta en önskad utveckling och motverka en oönskad utveckling, behöver omvärlden analyseras, också med avseende på hur kvinnor och män påverkas. För att komma till önskat läge kan styrmedel behövas. I dessa fall är det viktigt att förstå vilka konsekvenser styrmedlen får, för samhället generellt, men även för kvinnor och män.

För att bidra till utveckling av transportsystemet och transportpolitiken bör fokus läggas på frågor där jämställdhetsintegrering kan förväntas bidra till ökad måluppfyllelse. Innan en analys är genomförd är det inte alltid möjligt att veta om kön är en central fråga eller om exempelvis skillnader mellan stad och land har större specifik påverkan. Samtidigt är en slutsats om att det finns små skillnader mellan könen, eller att en åtgärd bedöms påverka kvinnor och män på likartat sätt, också kunskap som kan bidra till att utveckla

jämställdhetsarbetet. I frågor kopplade till persontransporter eller individer är det sannolikt enklare att integrera ett jämställdhetsperspektiv. Frågor kopplade till godstransporter eller styrmedel för dessa kan vid ett första påseende tänkas ha mindre koppling till jämställdhet - men frågor om bemanning, kompetens och ägande kan vara viktiga för jämställdheten mellan kvinnor och män.

Åtgärder för att främja jämställdhet i transportsektorn

Trafikanalys har identifierat ett antal åtgärder för att förstärka myndighetens arbete för att främja jämställdhet inom transportsektorn.

- Ett strategiskt arbete måste utgå från kunskap om nuläget. Regelbundna kartläggningar av utfallet av myndighetens kärnverksamhet är ett sätt att skapa sig kännedom om nuläget. Trafikanalys avser därför att genomföra kartläggningar av myndighetens produktion minst vartannat år.
- I samband med initiering av projekt och fastställande av projektplaner avser Trafikanalys att inkludera en kontrollfråga för att kunna dokumentera och reflektera över om och på vilket sätt jämställdhetsaspekter ska hanteras i de olika projekten.
- Genomlysningen av Trafikanalys statistikpublikationer (kapitel 5.2) visade att det finns potential för att fler tabeller skulle kunna ha könsuppdelad statistik. För 38 tabeller med individdata bedöms det tekniskt möjligt att presentera könsuppdelad statistik. Trafikanalys avser att som ett första steg närmare analysera möjligheten att utveckla dessa tabeller, bland annat genom att beakta faktorer som relevans, röjandeskydd, uppgiftslämnarbörda och resursbehov.
- I Trafikanalys instruktion ingår att bedriva omvärldsanalys, vilket myndigheten också arbetar aktivt med, men i nuläget finns det inte någon särskild strategi för att bevaka jämställdhetsfrågor. Ett sätt att säkerställa att ny kunskap inom området uppmärksammas och tillvaratas är att delta i externa nätverk som hanterar jämställdhet i transportsektorn. En möjlighet är att utnyttja redan befintliga myndighetssamarbeten för ett sådant ändamål, till exempel den typ av myndighetssamarbeten som diskuterats inom ramen för myndighetssamarbetet för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.
- Trafikanalys överväger en publikationsplan med återkommande tematiska analyser med ett till tre års intervall. Ett relevant tema skulle kunna vara jämställdhet inom transportsektorn, med en analys som skulle kunna utgå ifrån Trafikanalys statistik men också från nyare forskning och utredningar på området.

7 Referenser

Polk, M., 2008. *Gender mainstreaming in Swedish Transport Policy* i Cresswell & Uteng (red) *Gendered Mobilities*. Ashgate: Aldershot.

Svedberg, 2013. *Ett (o)jämnt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt*. ISBN 978-91-86980-61-0.

Trafikanalys, PM 2019:7. *Hamnar i fokus*.

Trafikanalys, rapport 2019:3. *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

Trafikanalys, rapport 2019:6. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019*.

Trafikanalys, rapport 2019:10. *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019*.

Trafikanalys, rapport 2019:11. *Fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö*.

Trafikanalys, rapport 2019:14. *Sjöfartsstödet effekter 2018*.

Trafikanalys, rapport 2019:15. *Mer hälsa för pengarna - Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen - hälsa och livsmiljö*.

Vinnova, 2020. *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova rapport VR 2020:05.

Bilaga 1

Statistikpublikationer under 2019	Innehåller individdata	Antal tabeller med individdata			
		Antal tabeller med könsupp- delad data	Antal tabeller med delvis könsupp- delad data	Antal tabeller utan könsuppdelad data	
				varav där könsupp- delad data bedöms som möjligt	varav där könsupp- delad data bedöms som utmanande
2019:1	Lastbilstrafik 2018 kvartal 3	nej			
2019:2	Punktlighet på järnväg 2018 kvartal 4	nej			
2019:3	Fordon i län och kommuner 2018	ja	1		
2019:4	Fordon 2018	ja	10	6	
2019:5	Järnvägstransporter 2018 kvartal 4	ja			2
2019:6	Lastbilstrafik 2018 kvartal 4	nej			
2019:7	Sjötrafik 2018 kvartal 4	ja			3
2019:8	Punktighet på järnväg 2018	nej			
2019:9	Luffart 2018	ja			3
2019:10	Körsträckor 2018	ja	5	5	
2019:11	Vägrafikskador 2018	ja	6	2	16
2019:12	Punktighet på järnväg 2019 kvartal 1	nej			
2019:13	Lastbilstrafik 2018	nej			
2019:14	Fartyg 2018 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi	ja	2		
2019:15	Sjötrafik 2018	ja			6
2019:16	Bantrafikskador 2018	ja	7		
2019:17	Bantrafik 2018	ja	4		1
2019:18	Järnvägstransporter 2019, kvartal 1	ja			2
2019:19	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2018	ja	12	3	
2019:20	Sjötrafik 2019, kvartal 1	ja			3
2019:21	Lastbilstrafik 2019, kvartal 1	nej			
2019:22	Regional linjetrafik 2018	ja			8

		<i>Antal tabeller med individdata</i>				
					<i>Antal tabeller utan könsuppdelad data</i>	
<i>Statistikpublikationer under 2019</i>	<i>Innehåller individdata</i>	<i>Antal tabeller med könsuppdelad data</i>	<i>Antal tabeller med delvis könsuppdelad data</i>	<i>varav där könsuppdelad data bedöms möjligt</i>	<i>varav där könsuppdelad data bedöms som utmanande</i>	
2019:23	Kommersiell linjetrafik 2018	ja				1
2019:24	Punktlighet på järnväg 2019 kvartal 2	nej				
2019:25	Järnvägstransporter 2019 kvartal 2	ja				2
2019:26	Lastbilstrafik 2019, kvartal 2	nej				
2019:27	Televerksamhet 2018	ja	1		3	
2019:28	Sjötrafik 2019 kvartal 2	ja				3
2019:29	Körsträckor 2018 - reviderad	ja	5		5	
2019:30	Punktlighet på järnväg 2019 kvartal 3	nej				
2019:31	Järnvägstransporter 2019 kvartal 3	ja				2
2019:32	Sjötrafik 2019, kvartal 3	ja				3

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.