



ETAPPMÅL FÖR ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM

Förord

SIKA har genom regleringsbrevet för år 2002 fått regeringens uppdrag att utarbeta och lämna förslag till etappmål inom det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem.

Den begränsade utredningstiden har gjort att det inte har varit möjligt att föreslå några väl avvägda, tidsatta etappmål. De förslag vi lägger har främst karaktären av processmål, men vi har också lämnat förslag till hur ett fortsatt arbete för att komma fram till mer precisa etappmål skulle kunna utformas.

Tiden för uppdraget har inte heller räckt till för att ha det nära samarbete med trafikverken som förutsattes i uppdraget. Trafikverken har i möjligaste mån informerats om genomförandet av uppdraget genom SIKAs Verksgrupp och trafikverkens kontaktpersoner för jämställdhetsfrågor.

Åsa Vagland har varit projektledare. Andra medverkande i arbetet har varit Marika Engström, Göran Friberg, Anna Johansson och Anders Wärmark.

Stockholm i september 2002

Staffan Widlert
Direktör

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	UTGÅNGSPUNKTER	7
2.1	Uppdraget	7
2.2	Transportpolitiska utgångspunkter	7
2.3	Övergripande mål om jämställdhet	9
2.4	Jämställdhet inom transportsystemet.....	10
3	NÅGRA BAKGRUNDSFAKTA.....	13
3.1	Kvinnors och mäns resmönster	13
3.2	Kvinnors och mäns värderingar	23
3.3	Transportsektorn som arbetsplats.....	24
3.4	Sammanfattning.....	26
4	DELMÅLET – NÅGRA TÄNKBARA INFALLSVINKLAR	29
4.1	Att anpassa transportsystemet efter dagens resmönster	30
4.2	Att öka jämställdheten i samhället genom åtgärder i transportsystemet.....	32
4.3	Att förändra beslutsstrukturer som motverkar jämställdhet.....	34
5	FÖRSLAG TILL ETAPPMÅL	37
5.1	Utgångspunkter	37
5.2	Överväganden och förslag till etappmål.....	39
6	UPPFÖLJNING AV MÅLEN OCH FORTSATT ARBETE.....	47
7	REFERENSER.....	49

1 Sammanfattning

Rapporten svarar mot ett uppdrag i SIKAs regleringsbrev för 2002 att utarbeta och lämna förslag till etappmål inom det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem.

Det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem är formulerat i prop. 2001/02:20 enligt nedan:

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat 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.

I rapporten redovisas vissa bakgrundsfakta om kvinnors och mäns res- och aktivitetsmönster, värderingar samt transportsektorn som arbetsplats. En diskussion förs om olika principiella förhållningssätt till delmålet om ett jämställt transportsystem.

Delmålet skulle kunna uppfattas så att *transportsystemet ska anpassas så att kvinnors och mäns nuvarande transporter underlättas*. Detta är dock inte en självklar ansats, eftersom det skulle kunna hävdas att vi därmed befäster ett ojämnt socialt beteende som t.ex. tar sig uttryck i att männen tar bilen till arbetet och kvinnorna ansvarar för omsorgs- och inköpsresor. Möjligen skulle en anpassning av transportsystemet till dagens transporter kunna gynna kvinnor som grupp i det korta perspektivet. Men på längre sikt finns det en risk att anpassningen missgynnar kvinnor och kanske också motverkar de allmänna jämställdhetssträvandena i samhället.

Inte heller en ansats som innebär att *dagens sociala beteende ska förändras genom åtgärder i transportsystemet* framstår som helt självklar, bl.a. eftersom den innebär att det är symptom på jämställdhetsbrister som fokuseras snarare än de grundläggande orsakerna till dessa brister. Förändringar i transportsystemet kan inte vara ett effektivt sätt att minska jämställdhetsproblemen i samhället. Vår uppfattning är att transportsystemet i huvudsak måste utvecklas i samklang med samhället i övrigt.

Med en inriktning som innebär att *planerings- och beslutsstrukturer ändras så att kvinnors och mäns värderingar blir lika mycket värda* ser vi däremot inte några principiella svårigheter eller inbyggda motsättningar. Här handlar det om flera typer av åtgärder: Att fler kvinnor kommer in på alla de nivåer och funktioner i transportsektorn där de är underrepresenterade; Att identifiera sådana informella strukturer, som finns invävda i utformningen och förvaltningen av transportsystemet och som kan antas motverka ett mer jämställt transportsystem; Att åstadkomma regler och förhållningssätt som innebär att jämställdhetsaspekterna

alltid måste vara närvarande i planering, beslut och förvaltning av transportsystemet.

Våra förslag till etappmål är främst av karaktären processmål, men vi har också lämnat förslag till fortsatt arbete för att komma fram till mer precisa etappmål. Våra förslag är inte avvägda mot de övriga transportpolitiska målen, men vi kan inte se att det skulle finnas några starka konflikter mellan jämställdhetsmålet och de övriga transportpolitiska målen.

SIKA föreslår att:

- Planeringsanvisningar för ett tryggare transportsystem utvecklas.
- Mål utvecklas för andelen kvinnor i olika funktioner inom trafikverk och centrala myndigheter på transportområdet.
- Större åtgärder som planeras och genomförs i transportsystemet ska analyseras från jämställdhetssynpunkt där effekter på kvinnor och män redovisas.
- En systematisk genomgång av de underlag, arbetssätt och rutiner som praktiseras inom hela transportsektorn görs.
- Mer forskning initieras om typiskt kvinnliga och manliga perspektiv och värderingar av transportfrågor.
- Fler kvinnliga forskare stimuleras till att arbeta inom transportforskningsområdet.
- Trafikverk och övriga myndigheter ska genomföra informations- och utbildningsprogram för att tydliggöra jämställdhetsfrågorna.

2 Utgångspunkter

2.1 Uppdraget

Enligt SIKAs regleringsbrev för år 2002 ska SIKA utarbeta och lämna *förslag till etappmål* inom det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem. Arbetet ska ske i nära samarbete med trafikverken och avrapporteras senast den 1 oktober 2002.

Tiden för att fullgöra uppdraget har varit mycket begränsad. Eftersom uppdraget blev känt för SIKA först vid årsskiftet 2001/2002 ingick inte genomförandet av uppdraget i SIKAs verksamhetsplan för 2002. Resurser för att genomföra uppdraget har därför fått frigöras genom omprioriteringar i verksamheten. Med hänsyn till övriga uppdrag och avrapporteringar som regeringen ålagt SIKA, har arbetet inte kunnat skjuta fart förrän efter halvårsskiftet 2002. SIKA anhöll mot denna bakgrund i juni 2002 att få avrapporteringstiden framflyttad till 2003-03-31 vilket dock avslogs genom regeringens beslut 2002-09-05.

Den korta utredningstiden har återverkat på uppläggningsen av arbetet i största allmänhet, exempelvis har det varit svårt att hinna bygga upp kompetensen på området. Tidsbristen har också omöjliggjort ett nära samarbete med trafikverken och ett bredare samråd med andra berörda myndigheter.

Trafikverken har varit införstådda med förutsättningarna för uppdragets genomförande. SIKA vill dock understryka att ansvaret för arbetet enbart ligger på SIKA och att trafikverkens möjligheter att bidra till arbetet varit begränsande. Vi har dock fått synpunkter från trafikverken och ytterligare några myndigheter och vi har försökt beakta synpunkterna i den utsträckning som det har varit möjligt.

2.2 Transportpolitiska utgångspunkter

I juni 1998 fattade riksdagen beslut om nya transportpolitiska riktlinjer med anledning av regeringens proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling*¹. I beslutet betonas att de transportpolitiska målen bör utformas med beaktande av transporternas roll och funktion i samhället. En viktig utgångspunkt är att transporterna utförs för att tillgodose behov utanför transportområdet. Detta innebär att transportpolitiken ska bidra till att uppnå övergripande samhällsmål med det yttersta syftet att bibehålla och utveckla välfärden.

¹ Prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10

Utgångspunkten är att transportpolitiken ska bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Transportpolitiken ska vägledas dels av ett övergripande mål med ett antal delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt, dels av etappmål som anger lämpliga steg på vägen mot de långsiktiga målen. Etappmålen bör vara avstämde mot varandra, kvantifierade så att de är uppföljningsbara samt tidsbundna. Etappmålen ska fastställas av regeringen och SIKA har tidigare tolkat etappmålen så att deras främsta uppgift är att vägleda regeringens egen verksamhet och att de inte ska ha direkt styrverkan på myndigheter, kommuner med flera.²

Det övergripande målet för transportpolitiken ska vara *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Inom ramen för detta övergripande mål angavs också fem långsiktiga delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem: Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.
- En säker trafik: Det långsiktiga målet ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö: Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.
- En positiv regional utveckling: Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Ett sjätte delmål lades fast i samband med riksdagens beslut med anledning av propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*³. Målet är:

- Ett jämställt transportsystem: Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov.

Dessa långsiktiga mål ska ligga fast över en längre tidsperiod och ge uttryck för behovet av långsiktighet och kontinuitet i transportpolitiken. Någon inbördes prioritering mellan dessa mål finns inte och transportpolitiken inriktas mot att alla delmål ska uppnås på sikt.

I infrastrukturpropositionen utvecklas etappmålen till att också vara av karaktären processmål. Enligt regeringen bör de kvantitativa etappmålen kompletteras med mål som beskriver vad som ska känneteckna processen där de åtgärder som ska genomföras prioriteras. Syftet med processmålen är att säkerställa att de åtgärder som övervägs får en allsidig belysning.

²Se ”Måluppdraget”, SIKA Rapport 2000:1 Vidareutveckling av de transportpolitiska målen

³ Prop. 2001/02:20

2.3 Övergripande mål om jämställdhet

Det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom alla väsentliga områden i livet. Det innebär bland annat:

- En jämn fördelning av makt och inflytande.
- Samma möjligheter till ekonomiskt oberoende.
- Lika villkor och förutsättningar i fråga om företagande, arbete, arbetsvillkor samt utvecklingsmöjligheter i arbetslivet.
- Lika tillgång till utbildning och möjligheter till utveckling av personliga ambitioner, intressen och talanger.
- Delat ansvar för hem och barn.
- Frihet från könsrelaterat våld.

I Sverige har vi kommit långt när det gäller jämställdhet mellan män och kvinnor, särskilt när det gäller kvinnorepresentation i offentlig sektor. Men ändå återstår det mycket arbete inom många olika områden.

Regeringen har under senare år arbetat med jämställdhetsfrågorna, främst sedan 1990-talet. Jämställdhetsarbetet ska genomsyra alla delar av politiken på alla nivåer i samhället. Denna strategi kallas *jämställdhetsintegrering*, ett uttryck som ersätter det tidigare använda engelska begreppet ”gender mainstreaming”.

Inom jämställdhetspolitiken har man definierat fem huvudområden som bedöms som viktigast:

- *Makt och inflytande*: Här handlar det om en jämn fördelning mellan män och kvinnor i beslutsfattande organ, som t.ex. politiska församlingar, statliga styrelser, statliga bolagsstyrelser och statliga kommittéer, EU:s institutioner och chefsbefattningar i statlig och privat tjänst.
- *Makt och ekonomi*: I dag har kvinnors och mäns inkomster och arbetstider närmast sig varandra men det finns fortfarande osakliga skillnader och arbetsmarknaden är könsuppdelad på ett icke önskvärt sätt.
- *Män och jämställdhet*: Traditionellt har jämställdhetsarbetet mest varit en fråga för kvinnor och män har saknats i detta arbete. För att få förändringar till stånd krävs dock ett engagemang från både män och kvinnor.
- *Kvinnofrid*: Våld mot kvinnor är ett uttryck för att det finns en obalans i maktförhållandet mellan män och kvinnor. Lagstiftning, förebyggande åtgärder och skydd för utsatta kvinnor är medel för att minska det könsrelaterade våldet mot kvinnor.
- *Metodutveckling*: Jämställdhetsintegrering är den valda strategin för att åstadkomma jämställdhet inom alla politikområden. För att arbetet ska bli framgångsrikt krävs olika former av metodutveckling.

2.4 Jämställdhet inom transportsystemet

Ungefär samtidigt som riksdagen fattade sitt senaste principbeslut om transportpolitiken publicerades en rapport från Kommunikationsforskningsberedningen som konstaterade att transportpolitiken saknade genusperspektiv.⁴ Därmed avsågs att det inte fanns något underlag som gjorde det möjligt att utforma transportpolitiken på ett sätt som tar hänsyn till skillnader i kvinnors och mäns attityder till transportpolitik och till transportpolitikens konsekvenser för män och kvinnor. Med hänsyn till att forskningsrapporten och riksdagsbeslutet ligger nära varandra i tiden finns det anledning att tro att omdömet om bristande genusperspektiv i hög grad måste anses omfatta även den nu gällande transportpolitiken.

Det betyder dock inte att 1998 års transportpolitiska beslut helt saknar insikt om att det kan finnas samband mellan jämställdhet och transportpolitik. I sin allmänna diskussion av hur transportpolitikens mål bör utformas konstaterar således regeringen att: ”En viktig utgångspunkt är att transporterna utförs för att tillgodose behov utanför transportområdet..... samhällsmål som solidaritet, arbete för alla, möjlighet att bo och verka i hela landet, jämlikhet, *jämställdhet*, säkerhet och en bra miljö är därför viktiga utgångspunkter för transportpolitiken”. Regeringen drog därav slutsatsen att ...”de transportpolitiska målen bör underordnas andra samhällsmål och att det övergripande transportpolitiska målet borde utformas så att det framgår att transporter är ett medel för att nå andra samhällsmål”.⁵

Jämställdhetsfrågorna hade också uppmärksammats i den utredning – Kommunikationskommittén – som utgjorde ett av de viktigaste underlagen för regeringens transportpolitiska proposition. Kommittén ansåg bl.a. att jämställdhetsperspektivet borde genomsyra hela transportpolitiken och beslut föregås av analyser ur ett jämställdhetsperspektiv. Regeringen delade den bedömningen och aviserade att ett nytt råd skulle knytas till regeringen för att belysa olika jämställdhetsfrågor i transport- och kommunikationspolitiken.

Jämit – Jämställdhetsrådet för transporter och IT

I oktober 1999 beslutade regeringen att inrätta ett särskilt råd för jämställdhetsfrågor som rör transport- och IT-tjänster. Rådets uppgifter skulle bl.a. vara att följa och analysera utvecklingen inom området, sammanställa kunskap, initiera studier, lämna förslag till åtgärder och skapa opinion. Rådet som tog sig namnet Jämit lämnade ett delbetänkande i juni 2000 om IT-området och sitt slutbetänkande i juni 2001 (SOU 2001:44 *Jämställdhet – transporter och IT*).

I sitt slutbetänkande föreslog Jämit bl.a. följande:

- Att ett sjätte transportpolitiskt delmål om ett jämställt transportsystem inrättas samt att regeringen ger i uppdrag åt berörda myndigheter att utveckla etappmål för delmålet, t.ex. om trygghet och säkerhet.

⁴ Ingelsson, Rosén, Warsén (1998).

⁵ Prop. 1997/98:56, s. 14-15.

- Att regeringen ger transportmyndigheterna i uppdrag att utveckla handlingsplaner för det interna och externa jämställdhetsarbetet.
- Att regeringen ger SIKA i uppdrag att i samarbete med trafikverken analysera och redovisa hur väl planeringsmodellerna beskriver fördelningseffekter för män och kvinnor i olika ålders- och inkomstgrupper samt redovisar hur eventuella brister kan åtgärdas.
- Att regeringen ger Rikstrafiken i uppdrag att ta initiativ till en löpande dialog med trafikhuvudmän, andra trafikutövare och entreprenörer för att systematiskt uppmärksamma jämställdhetsperspektivet i all planering av trafik.
- Att jämställdhetsperspektivet förs in i lagstiftningen – kommunikationslagarna, plan- och bygglagen och miljöbalken – och att jämställdhet förs in som styrmedel vid all offentlig upphandling.
- Att regeringen ger Vinnova i uppdrag att skyndsamt utforma ett programområde för aktionsinriktad forskning som tar upp bl.a. genus och pedagogik samt att initiera forskning som rör kvinnors och mäns värderingar i frågor som rör tid, miljö och hälsa, säkerhet och trygghet i förhållande till transporter.

Jämits betänkanden har remissbehandlats och flertalet remissinstanser instämmer i huvudsak i analyser, slutsatser och förslag. I remissvaren bekräftas att transportsektorn är en mansdominerad sektor och att det hittills varit svårt att bryta den trenden.

Delmålet Ett jämställt transportsystem

I infrastrukturpropositionen⁶ föreslog regeringen att delmålet om ett jämställt transportsystem skulle införas:

Ett sjätte delmål inom transportpolitiken införs. Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat 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.

Regeringen ansåg att de transportpolitiska målen som slogs fast i samband med 1998 års trafikpolitiska beslut fortfarande är relevanta men att ett sjätte delmål om jämställdhet skulle införas.

Det sjätte delmålet motiveras av regeringen med att det finns markanta skillnader mellan mäns och kvinnors förutsättningar och villkor. Även kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt. Resmönstren är ett resultat av kvinnors och mäns olika vardagsliv, normer och värderingar men också av hur den fysiska strukturen kommit att utformas. Männen gör fler resor, reser längre sträckor och använder mer tid till resor än kvinnor. Män kör mer bil än kvinnor och kvinnor reser oftare kollektivt än män. Kvinnors och mäns olika villkor och olika förhållande till förvärvsarbete och konsumtion skapar olika resbehov. Vidare dominerar de statliga trafikverkens ledningar i dag starkt av män liksom ledningarna för trafikhuvudmän, bransch- och intresseorganisationer. Sammantaget är kvinnors

⁶ Se not 3.

perspektiv dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem.

Mot denna bakgrund ansåg regeringen att ett transportpolitiskt delmål om jämställdhet skulle utformas. Målet föreslogs föreskriva att skillnader mellan kvinnor och män i transportbehov ska beaktas, att möjligheterna att påverka transportsystemets utformning ska vara rättvisa och att kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas samma vikt.⁷

Övriga åtgärder till följd av Jämit

Flera av de förslag som Jämit föreslog har genomförts eller är på väg att genomföras. Riksdagen har beslutat om det sjätte delmålet och SIKa har fått i uppdrag att dels utarbeta och lämna förslag till etappmål, dels att i samarbete med trafikverken analysera och redovisa hur väl planeringsmodellerna beskriver fördelningseffekter för män och kvinnor. Transportverken har i uppdrag att utveckla handlingsplaner för jämställdhetsarbetet och har i regleringsbrevet för år 2002 fått i uppgift att redovisa och analysera eventuella skillnader mellan kvinnors och mäns möjligheter att utnyttja transportsystemet samt att se till att all relevant information redovisas utifrån kön.

⁷ Se not 3.

3 Några bakgrundsfakta

3.1 Kvinnors och mäns resmönster

Det är både av intresse att studera kvinnors och mäns aktivitetsmönster och att studera vilken efterfrågan på transporter av olika slag som dessa aktivitetsmönster ger upphov till. Eftersom vi funnit få undersökningar om aktivitetsmönster har vi dock i denna bakgrundsbeskrivning i hög grad tvingats begränsa oss till att redovisa uppgifter om resmönster från olika resvaneundersökningar.

Mönster som visar hur och i vilka ärenden människor förflyttar sig mellan olika platser ger en bild av vad vi efterfrågar och vilka aktiviteter vi utför. Mönstren visar också hur vi väljer att förflytta oss. Detta behöver inte med nödvändighet betyda att mönstren ger en korrekt bild av hur människor skulle ha valt att resa om de inte behövt anpassa sig till olika förutsättningar och restriktioner – såsom tillgång till tid, pengar och bil – eller till aktivitetsmönster som har sitt ursprung i skilda könsroller.

Undersökningar som de nationella resvaneundersökningarna, Riks-RVU och RES⁸, och andra reseundersökningar visar att kvinnors och mäns resmönster skiljer sig på flera punkter. Både möjligheten att använda bil, dvs. tillgång till bil och körkort, samt faktiskt resmönster i termer av antal resor, reslängder, ärendefördelning och färdmedelsfördelning skiljer sig åt mellan könen.

Nu är inte kvinnor och män homogena grupper utan stora skillnader förekommer inom könen när det gäller variabler som påverkar förutsättningarna för och efterfrågan på att resa, exempelvis inkomst och sysselsättning. Detta förklarar till viss del de skillnader i resmönster som kan observeras. Efter det att man tagit hänsyn till inkomst och sysselsättning kvarstår dock skillnader som kräver andra förklaringar.

Hur definieras en resa?

Om inget annat anges härrör uppgifterna i detta kapitel från Riks-RVU och RES och visar ett genomsnitt av förhållandena under perioden 1994–2001. En resa eller en förflyttning kan definieras på olika sätt. De definitioner som används här är desamma som i de nationella resvaneundersökningarna.

⁸ Riks-RVU täcker perioden fr.o.m. kvartal 2 1994 t.o.m. 1998 och efterföljaren RES omfattar åren 1999–2001.

Huvudresor och delresor

Ett resebegrepp som används är *huvudresa*. En huvudresa ska starta och sluta i någon definierad basplats. Sådana basplatser är bostaden och arbetsplatsen.

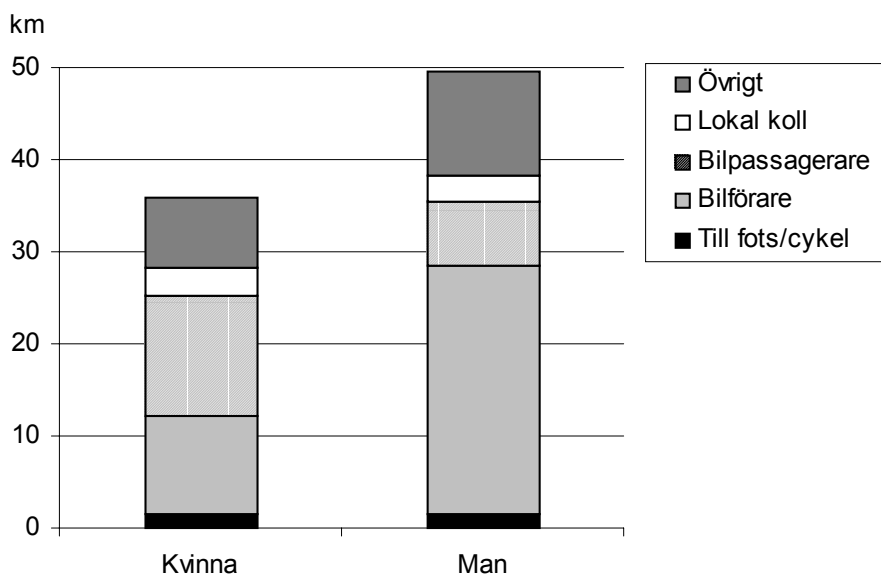
En huvudresa kan bestå av en eller flera *delresor*. Med en delresa menas att förflytta sig mellan två platser där ärenden uträttas. Om man åker hemifrån till dagis för att lämna barn och sedan fortsätter till arbetet så har man gjort två delresor – en hemifrån till dagis och en från dagis till arbetsplatsen.

Både huvudresor och delresor kategoriseras efter sitt ärende. I exemplet ovan har en huvudresa gjorts med ärende att åka till arbetet. Denna består i sin tur av två delresor med ärendena barntillsyn respektive arbete.

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster

Män gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör. Skillnaden är dock inte så stor, män gör i genomsnitt 2,9 resor per person och dag medan kvinnor i genomsnitt gör 2,7 resor per person och dag. Då är skillnaden större när det gäller daglig reslängd respektive restid. Män tillbringar i genomsnitt 66 minuter om dagen på resande fot och tillryggaläger då en sträcka på 50 km. Motsvarande siffror för kvinnor är 58 minuter respektive 36 km.

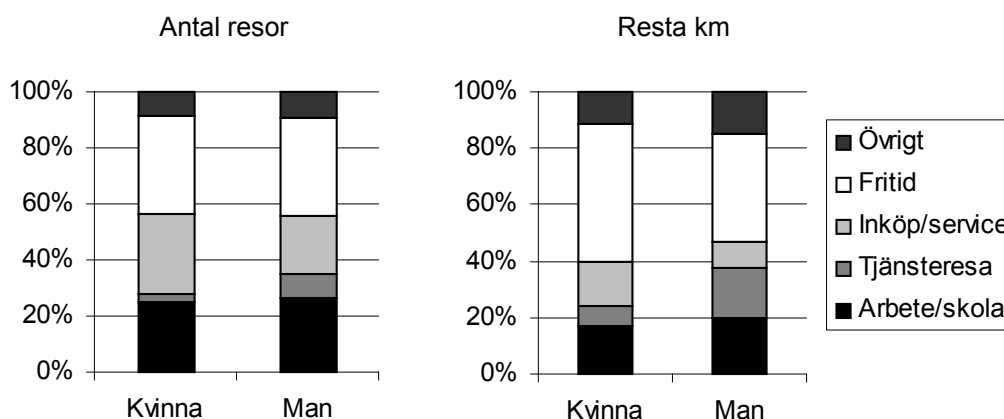
Detta innebär att män använder ca 10–20 procent mer tid på att resa varje dag. Samtidigt reser de en sträcka som är ca 40 procent längre. Att männen kommer längre sträcka på sin restid beror på att färdmedelsfördelningen skiljer mellan könen. Män kör bil i högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor har en högre användning av lokal kollektivtrafik samt förflyttar sig något mer till fots än männen.



Figur 3.1. Daglig reslängd per person och dag uppdelad efter använt färdstätt, redovisat för män och kvinnor. Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001.

För båda könen är annars bilen det mest använda färdmedlet. Den används till ungefär sex av tio delresor och till närmare 70 procent av den dagliga ressträckan. Män både åker längre och gör fler resor i bil än kvinnor. Räknat som andel av den dagliga reslängden har bilen ungefär samma betydelse för män som för kvinnor. Bilanvändningen skiljer sig dock mellan könen genom att män till större delen åker som förare medan kvinnor oftare åker som passagerare. Hälften av mäns delresor görs som bilförare, medan kvinnor kör bil vid en tredjedel av sina delresor. Det färdmedel för vilket användningen skiljer andelsmässigt mest mellan könen är lokal kollektivtrafik.

Det vanligaste ärendet vid delresorna (en dryg tredjedel) är någon form av fritidsärende, som exempelvis att hälsa på släkt och vänner. Fritidsresor står också för den största delen av den dagliga reslängden. Detta gäller både för män och för kvinnor. Fritidsresor står emellertid för en något högre andel av kvinnornas dagliga reslängd än av männens. Detta innebär inte att kvinnor gör fler eller längre fritidsresor, utan beror på att kvinnor reser kortare och mindre, framför allt i arbetsrelaterade ärenden. Fritidsresor tar därmed i genomsnitt ett större utrymme av kvinnors dagliga reslängd.

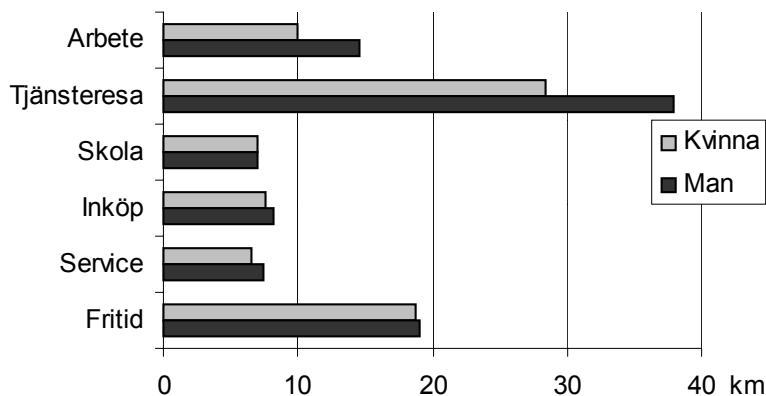


Figur 3.2. Antal delresor respektive resta km fördelade efter delresans ärende, redovisat för män och kvinnor. Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001.

Män gör alltså både fler resor och reser längre i arbetsrelaterade ärenden. Speciellt stor är skillnaden när det gäller tjänsteresor. Kvinnor står däremot för en större andel av service- och inköpsresorna, både mätt i antal resor och reslängd. Det bör påpekas att reslängden här är fördelad efter delresans ärende. Detta kan sägas innebära en viss underskattning av andelen arbetsrelaterad reslängd, då delresan till affären på väg hem från arbetet i detta fall förs till inköp och inte till arbete. Skulle även dessa stopp på vägen räknas till arbetsresor ökar deras andel med ett par procentenheter.

Kvinnor tenderar att i högre utsträckning än män göra just kombinerade resor, under vilka fler än ett ärende utträttas. Om man studerar huvudresor mellan bostad och arbete så kan man konstatera att kvinnor gör något stopp på vägen för att utträtta ett annat ärende i 19 procent av fallen, medan motsvarande siffra för männen är 13 procent.

Män reser längre än kvinnor under en dag. Detta gäller i princip alla ärendekategorier, men är speciellt markant när det gäller resor till och från arbetet samt resor i tjänsten.



Figur 3.3. Genomsnittlig reslängd per delresa i olika ärenden, redovisat för män och kvinnor. Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001.

Mäns arbetsplatser ligger på ett längre avstånd från bostaden än kvinnors och siffror från SCB över fågelvägsavstånd mellan bostad och arbete 1999 visar ett genomsnitt på 12 km för män och 9 km för kvinnor. Till viss del kan detta förhållande även ha en effekt på tjänsteresornas längd, då de i vissa fall kan utgå från eller sluta i bostaden.

Avståndet till arbetet har naturligtvis betydelse för vilket färdmedel som man väljer. Om man studerar färdmedelsvalet för arbetsresor separat så kan man konstatera att andelen resor som bilförare samt med lokal kollektivtrafik är högre än för en genomsnittlig resa. Män kör bil vid dryga 60 procent av alla delresor till och från arbetet, medan kvinnor kör bil vid knappt hälften av dessa resor. För kollektivtrafik ökar andelen mest när man ser enbart till arbetsresorna, för män från 6 procent i snitt till 9 procent vid arbetsresor, för kvinnor från 9 procent i snitt till 15 procent vid arbetsresor. Även cykelanvändningen är högre för delresor till och från arbetet, medan andelen som sker till fots är lägre.

Sammanfattningsvis gör män och kvinnor ungefär lika många resor men män reser betydligt längre sträcka varje dag. Män kör bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor i högre utsträckning än män åker kollektivt eller färdas i bil som passagerare. Även resandets fördelning på ärenden skiljer mellan könen. Mäns resande är i högre grad än kvinnornas förknippat till arbete, med kvinnors resande innehåller en högre andel inköps- och serviceärenden än männens.

Kvinnor och män gör lika många resor – men av olika skäl

Även om det framträder en liten men signifikant skillnad i resfrekvens mellan män och kvinnor så har SIKA i tidigare analyser⁹ inte funnit att denna skillnad är

⁹ *Kommunikationsmönster hos befolkningen*, SIKA Rapport 2001:6

signifikant när man tagit hänsyn till andra variabler som förklarar skillnader i resfrekvens. Generellt gäller exempelvis att personer med tillgång till bil och körkort gör fler resor än andra, liksom personer som arbetar respektive studerar.

Om endast förvärvsarbetande studerades så syns en koppling till vad som kan kallas personens livskategori, med vilket menas personens ålder i kombination med om det finns barn i hushållet. Föräldrar till barn i skolåldern gör fler resor än övriga grupper. Siffror från Riks-RVU och RES visar också att deltidsanställda kvinnor tenderar att göra fler resor under en genomsnittlig dag än heltidsanställda kvinnor. För män råder snarare det omvända förhållandet, men här är underlaget så litet att uppgifterna blir mycket osäkra. Det beror på att förhållandevis få män arbetar deltid.

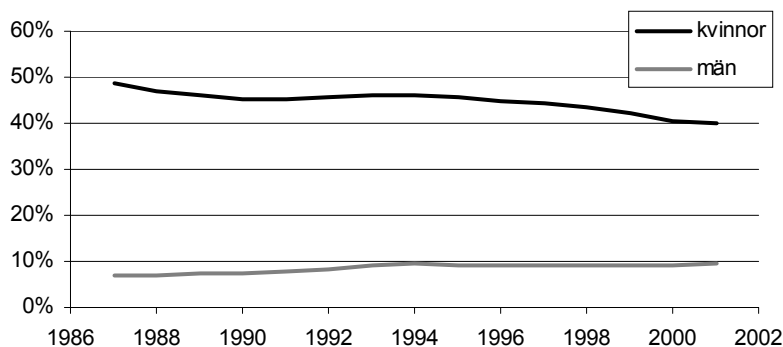
Tar man hänsyn till att livssituation och anställningsform skiljer mellan män och kvinnor så återstår inte längre någon skillnad i resfrekvens mellan könen. Inte heller inkomst eller ålder visar någon signifikant koppling till antalet resor som en person gör när hänsyn tagits till skillnader i exempelvis biltillgång och sysselsättning.

I genomsnitt verkar således män och kvinnor göra ungefär lika många resor, men av olika skäl. För män hänger resfrekvensen samman med att de i högre grad är heltidsanställda och har tillgång till bil och körkort, medan den för kvinnor kan kopplas till att de i högre grad är deltidsanställda.

Kvinnor är fortfarande huvudansvariga för hemmet vilket medför många ärenden som ska uträttas

Det för oss över till att titta på aktivitetsmönster, något som skiljer sig mer än resfrekvens mellan kvinnor och män. Till viss del hänger aktivitetsmönstret samman med arbetsmarknadens struktur i Sverige. Sysselsättningsgraden bland kvinnor har successivt ökat och nästan lika många kvinnor som män förvärvsarbetar. Fördelningen på heltids- och deltidsarbete och veckoarbetstid skiljer däremot betydligt mellan könen. Kvinnor har visserligen i något högre utsträckning börjat arbeta heltid, medan något fler män börjat arbeta deltid. Andelen deltidsarbetande kvinnor av alla anställda var ändå så hög som 40 procent år 2001, vilket ska jämföras med motsvarande andel för männen som uppgick till 10 procent.¹⁰

¹⁰ Arbetskraftsundersökningen (AKU), SCB

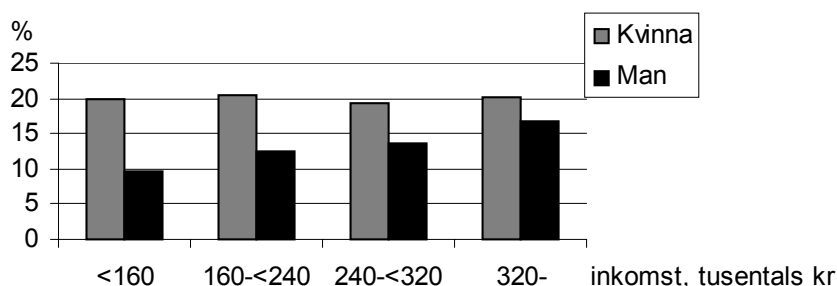


Figur 3.4. Andel av antalet anställda i åldrarna 16-64 år som arbetar deltid, redovisat för män och kvinnor. Källa: SCB/AKU 1987–2001.

Att män ägnar mer tid åt förvärvsarbete framgår också av undersökningar av hur mycket tid som ägnas åt olika aktiviteter under en dag. Då framgår också att kvinnor å sin sida tar ett större ansvar för hemarbetet. Enligt den tidsanvändningsstudie som genomfördes 2000/2001¹¹ ägnar kvinnor och män ungefär lika mycket tid till arbete under en dag, cirka åtta timmar. För kvinnor är dock ungefär hälften oavlönat hemarbete och hälften avlönat förvärvsarbete medan större delen, ca två tredjedelar, utgör avlönat förvärvsarbete för männen. Det bör påpekas att i tiden för arbete ingår också tid för de resor som är förknippade med arbetet, både när det gäller förvärvsarbete och hemarbete.

Den ojämställda fördelningen mellan hemarbete och förvärvsarbete avspeglar sig i resmönstren. Kvinnor gör fler resor kopplade till barntillsyn, hälso- och sjukvård, annan service och inköp av olika slag – alla ärenden som kan knytas till hemarbete, medan män gör fler arbets- och tjänsteresor.

När kvinnor reser mellan bostaden och arbetet så utträttar de oftare än männen något annat ärende på vägen. Dessa andra ärenden kan vara både att handla och lämna barn på dagis, men också att hälsa på någon eller att göra ett stopp i ett tjänsteärende. Andelen sådana kombinationsresor är ungefär densamma oavsett inkomst för kvinnor. För män däremot ökar denna andel ju högre inkomst mannen har.



Figur 3.5. Andel av huvudresor mellan bostad och arbete där något ytterligare ärende utträttas på vägen, redovisat efter årsinkomst i tusentals kronor. Källa: Riksrävisningen/RES 1994–2001.

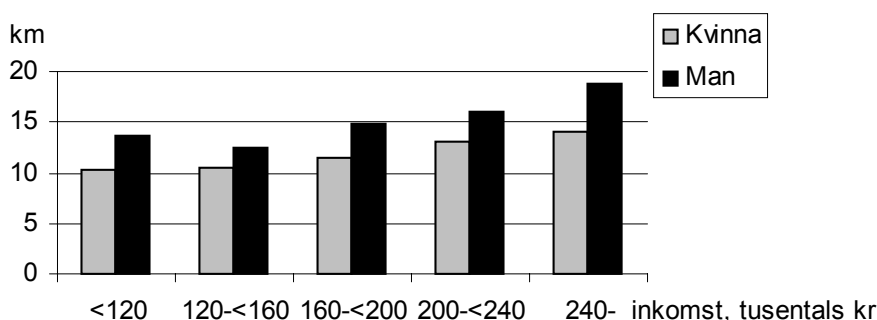
¹¹ SCB:s tidsanvändningsstudie 2000/2001.

Förutom skillnader i förvärvsarbetsstid skiljer också fördelningen på offentlig och privat anställning mellan män och kvinnor. Enligt arbetsmarknadsstatistik från SCB för år 2001 fördelar sig kvinnors anställningar jämnt mellan offentlig och privat sektor, medan hela 82 procent av männen arbetar i privat sektor. Tjänsteresor förekommer generellt i större utsträckning inom den privata sektorn än inom de yrken som återfinns inom den offentliga sektorn, vilket bidrar till att mäns tjänsteresande är större än kvinnors.

Kvinnor arbetar närmare bostaden än männen

Mäns och kvinnors aktiviteter skiljer sig också åt med avseende på geografisk utbredning. Kvinnors arbetsplatser ligger generellt sett närmare bostaden än männens. En anledning till att kvinnor arbetar närmare hemmet kan vara att möjligheten att välja är större för kvinnor, då arbetsplatser inom traditionellt kvinnliga sektorer är mer geografiskt utspridda. En annan förklaring skulle vara att kvinnor i högre grad anpassar sig till hemarbete och därför väljer arbetsplatser närmare hemmet. Att kvinnor i högre utsträckning arbetar deltid skulle också kunna ses som ett uttryck för en sådan anpassning.¹²

I undersökningar av resvanor framträder att arbetsplatsens lokalisering hänger samman med faktorer som yrke, utbildning och inkomst. Personer med högre inkomst, vilket hänger samman med typ av yrke och utbildning, har längre arbetsresor. Överlag ökar den dagliga reslängden med inkomsten, mycket beroende på att man då gör fler arbets- och tjänsteresor och att den genomsnittliga reslängden för dessa är längre. Då även andra ärenden kan utträttas på väg till eller från arbetet får detta även konsekvenser för längden på den genomsnittliga inköpsresan eller den genomsnittliga serviceresan.



Figur 3.6. Genomsnittlig reslängd per huvudresa mellan bostad och arbete, redovisat för män och kvinnor samt efter årsinkomst i tusentals kr. Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001.

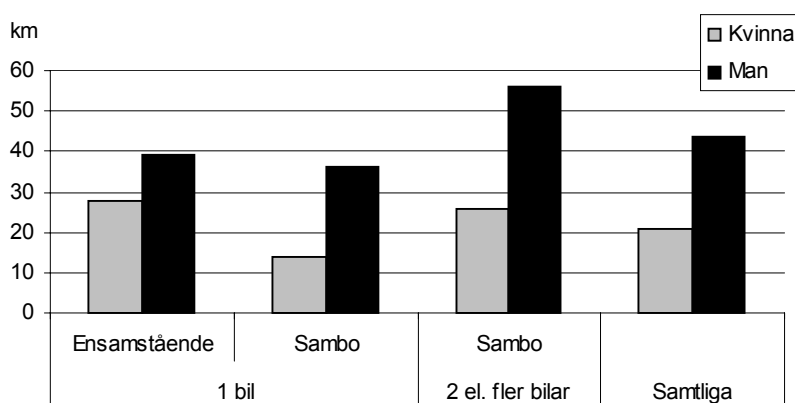
Inkomstfördelningen ser mycket olika ut för män och kvinnor. Detta är naturligtvis en följd av att många kvinnor arbetar deltid men också av att lönerna inom traditionellt kvinnliga sektorer är lägre än i manliga. Dessutom förekommer även till viss del löneskillnader mellan kvinnor och män inom samma yrkeskategori.

¹² Eriksson, Garvill (2000).

Skillnader i inkomstfördelning mellan kvinnor och män, och därmed sammanhängande variationer i sysselsättning och sysselsättningsgrad, förklarar en del av skillnaderna i ärendefördelning och reslängd mellan könen. Men även om skillnaderna jämnas ut något, om förvärvsarbetande män och kvinnor med liknande inkomst jämförs, reser fortfarande män längre.

Männen har förtur till familjens bil

Vi har tidigare konstaterat att kvinnor använder bil i mindre utsträckning än män. En förklaring till det är att både kvinnors körkortsinnehav och deras biltillgång är lägre. Tillgång till bil och körkort förklarar dock inte hela skillnaden i bilanvändning. Även om kvinnor och män med samma förutsättningar att använda bil och körkort jämförs, så använder männen bil i högre utsträckning än kvinnor. Andelen resor som görs som bilförare är högre för män och den dagliga körsträckan är längre. Körsträckan för män i åldrarna 25–65 år med tillgång till bil och körkort är dubbelt så lång som för kvinnor i samma kategori, 44 km jämfört med 21 km.



Figur 3.7. Daglig reslängd som bilförare för personer i åldrarna 25–65 år med tillgång till bil och körkort. Redovisat för olika hushållstyper respektive olika tillgång till bil i hushållet. Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001

Även om en person har körkort och bor i ett hushåll där det finns en bil behöver det inte innebära att bilen kan användas fritt. I hushåll med flera vuxna med körkort finns det antagligen en viss konkurrens om bilen. Om man jämför ensamstående män och kvinnor med tillgång till bil och körkort, dvs. där ingen konkurrens bör föreligga, kör fortfarande män en längre sträcka än kvinnor även om skillnaden inte längre är lika stor mellan könen.

I de fall där konkurrens kan tänkas förekomma, dvs. i hushåll med åtminstone två vuxna med körkort och endast en bil, så reser män marginellt mindre som bilförare än ensamstående män med bil. Kvinnorna däremot har en betydligt kortare körsträcka i bil än ensamstående kvinnor med bil. Om man lägger till den resta sträckan som passagerare så är den totala färdade sträckan i bil obetydligt lägre för kvinnor i sambohushåll med en bil jämfört med ensamstående kvinnor med bil. Således kör mannen i högre utsträckning än kvinnan i hushållets bil i enbilshushåll.

I hushåll med flera vuxna med körkort, och som samtidigt har minst två bilar och där således inte heller konkurrens om bilen bör finnas, reser både män och kvinnor längre som bilförare och ungefär lika långt som passagerare, jämfört med i hushåll där bilen delas. Den totala sträckan i bil är alltså längre, vilket är en naturlig följd av att det antagligen ligger ett större behov av bil som grund för beslutet att ha minst två bilar i hushållet.

En annan förklaring till kvinnors och mäns bilanvändning är inkomsten. Undersökningar visar att bilanvändningen tenderar att öka med ökad inkomst. Som tidigare nämnts har kvinnor lägre inkomster än män, vilket kan påverka deras möjlighet och behov av att använda bil. Mönstren blir mer lika inom en och samma inkomstklass, även om män fortfarande åker mer bil och kvinnor mer kollektivt. Nära förknippat med inkomst är utbildning, sysselsättningsgrad och yrkesstatus.¹³ Om hänsyn tas till skillnader mellan män och kvinnor i dessa avseenden gäller också att skillnaderna i bilanvändning mellan könen minskar. De försvinner dock inte helt.

Ytterligare något som kan påverka möjligheten att använda bil är olika typer av förmåner via arbetet.¹⁴ Exempelvis är parkeringsmöjligheter vid arbetsplatsen, tillgång till tjänstebil och möjligheten till bilavdrag viktiga faktorer för bilanvändningen. Dessa arbetsrelaterade bilförmåner är i högre utsträckning tillgängliga för män, då män i högre utsträckning arbetar i den privata sektorn där förmåner av detta slag är vanligare än i den offentliga sektorn. Detta är också något som kan förklara skillnader i färdmedelsanvändning mellan män och kvinnor.

Kvinnors och mäns olika aktivitetsmönster, både sett till ärendefördelning och till geografiskt mönster, kan också göra att behoven av att använda bil ser annorlunda ut mellan könen. Män har längre resa till arbetet, vilket kan öka behovet av att använda bil. Avståndet till arbetet verkar dock inte förklara skillnaden fullt ut. Om man jämför färdmedelsvalet för arbetsresor för män och kvinnor med liknande avstånd mellan arbete och bostad så kan man konstatera att det fortfarande är en större andel män än kvinnor som använder bil.

Kvinnor rör sig generellt över ett mindre område, vilket kan medföra att gång och cykel blir ett mer näraliggande alternativ och att kollektivtrafiken möjligtvis framstår som mer konkurrenskraftig. Å andra sidan kan det också vara så att kvinnor tvingas välja aktiviteter lokaliserade i närheten av bostaden då de inte har möjlighet att använda bil. Det finns studier som visar på att kvinnor i större utsträckning än män är beroende av kollektivtrafik då de saknar alternativ, oavsett om de bor i tätort eller på landsbygd.

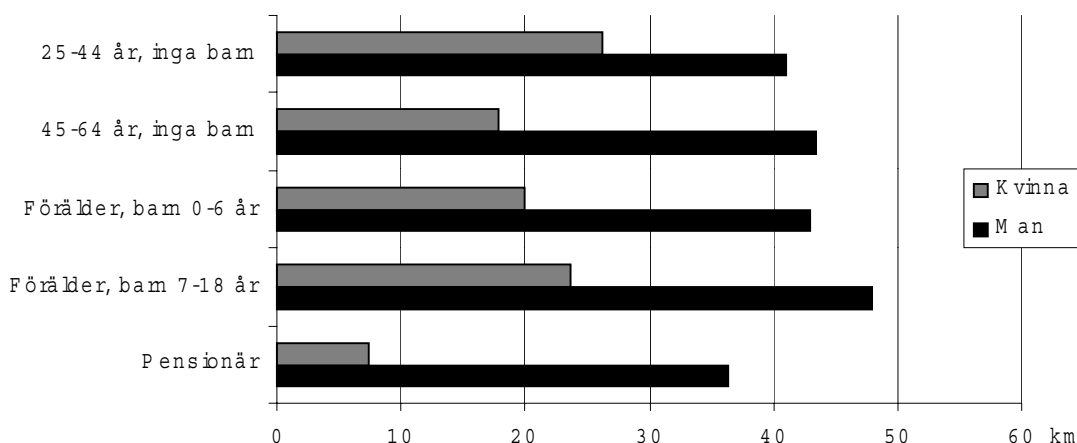
Det är också möjligt att de platser som män besöker, arbetsplatser och andra resmål, oftare är lokaliserade på ställen som inte försörjs av kollektivtrafik. Traditionellt kvinnliga arbetsplatser, dagis, skolor, vårdinrättningar osv. är platser som har en högre besöksfrekvens och oftare kan vara lokaliserade i närhet till kollektivtrafik.

¹³ Se not 15.

¹⁴ Se not 15.

Vi har tidigare konstaterat att det har betydelse för resbehovet i vilket skede av livet man befinner sig i. Föräldrar till barn i skolålder är den grupp som gör flest resor, och därmed har störst behov av att utträta olika ärenden, under en dag. Förekomsten av barn i hushållet är också något som kan påverka behovet av att använda bil, vilket gör att tillgången till bil är högre i hushåll med barn än i hushåll utan barn.

Jämfört med personer utan barn reser föräldrar längre sträcka i bil per dag. Om man tar hänsyn till att föräldrar i högre utsträckning skaffat bil och endast studerar personer med tillgång till bil och körkort så finns emellertid inga tydliga skillnader mellan personer med och utan barn. Föräldrar till äldre barn kör något längre sträcka än föräldrar till små barn, vilket kan förklaras av att äldre barn deltar i fler fritidsaktiviteter eller i fritidsaktiviteter längre bort från bostaden. Oavsett livskategori är dock mäns körsträcka längre än kvinnors.



Figur 3.8. Daglig reslängd som bilförare för personer i åldrarna 25–65 år med tillgång till bil och körkort. Redovisat för olika livskategorier. Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001.

Andra undersökningar har också visat att när föräldrar färdas med barn till och från daghem och skolor så cyklar man och går oftare och använder därmed bilen mindre jämfört med andra typer av resor.¹⁵ Detta kan bero på att daghem och skolor ligger lokaliserade i närheten av bostaden, men också på att det i högre grad är kvinnor som företar dessa resor.

Kvinnor ökar sitt resande över tiden

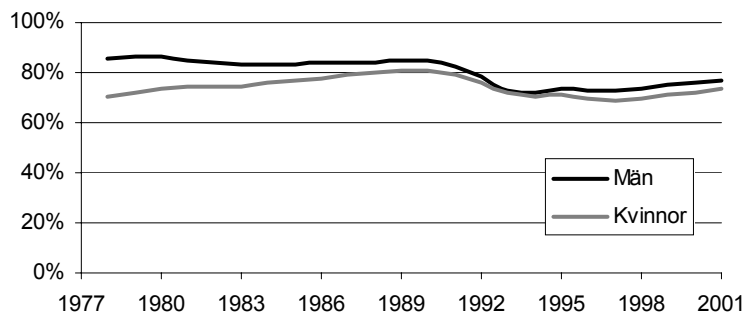
Skillnaden i mäns och kvinnors resmönster har minskat sedan 1970-talet. Uppgifterna om antal resor från de olika resvaneundersökningarna som gjorts är inte helt jämförbara men uppgifterna tyder ändå på att antalet inrikes resor minskat något. Minskningen är något större för män än för kvinnor. Under samma period har den dagliga reslängden för inrikes resor legat på en någorlunda

¹⁵ Se not 15.

konstant nivå för män, medan den för kvinnor har ökat något. Till detta kommer ett ökat utrikes resande för både män och kvinnor.

Både män och kvinnor reser mer som bilförare idag än på 1970-talet. Även reslängden med cykel har ökat, medan reslängden till fots minskat. Detta kan hänga samman med att den genomsnittliga resan blivit längre och därmed förändrat möjligheterna att använda olika färdssätt.

Under perioden har allt fler kvinnor börjat förvärvsarbete. Det har bland annat resulterat i att antalet arbetsresor ökat för kvinnorna. Tjänsteresandet har ökat både för män och för kvinnor.



Figur 3.9. Andelen förvärvsarbetande män och kvinnor bland befolkningen i åldrarna 16–64 år. Källa: SCB/AKU 1978–2001.

Tendensen att fler kvinnor börjar arbeta heltid bör på sikt öka kvinnors ekonomiska möjligheter att ha bil. Kvinnor har också ökat sitt körkortsinnehav under 1990-talet, medan andelen män med körkort legat ungefär konstant.

Som framgår av de tidigare redovisade uppgifterna kvarstår fortfarande skillnader i mäns och kvinnors resmönster även när man korrigerat för skillnader i inkomst och sysselsättningsgrad. Detta kan ha flera förklaringar. Det kan t.ex. finnas skillnader mellan könen när det gäller värderingar och attityder till resande och olika färdssätt vilket vi återkommer till i nästa avsnitt. Det är också möjligt att kvinnor ännu inte hunnit anpassa sitt resande till en ökad sysselsättningsgrad och ökad inkomst eftersom förändringar i resmönster och byte av resmål sker med en viss tröghet. På sikt kommer därför kvinnors och mäns resmönster antagligen att närma sig varandra ytterligare.

3.2 Kvinnors och mäns värderingar

Människors resmönster och efterfrågan på transporter påverkas av många olika faktorer. De genomsnittliga skillnader som har påvisats råda mellan män och kvinnor i detta avseende kan som tidigare framgått förklaras av skillnader i roller inom hushållen, inkomst, yrke, tillgång till bil m.m.

I ett antal undersökningar har man också studerat värderingar och attityder till olika företeelser som anknyter till transporter¹⁶. Även i detta avseende har man konstaterat skillnader mellan män och kvinnor, när dessa jämförs som grupper (se rutan). Inom grupperna finns dock stora variationer, och värderingarna varierar med faktorer som ålder, ekonomiska förhållanden, erfarenhet av resande och roll inom hushållet.

Det är inte självklart hur man ska tolka resultaten av dessa undersökningar. Till viss del kan skillnaderna mellan mäns och kvinnors värderingar antas härröra från skillnader i erfarenheter och vanor när det gäller resandet. Det kan ligga närmare till hands att inta en positiv attityd till det man känner till och kanske dessutom är hänvisad till, samtidigt som det är vanligt med en skeptisk attityd till sådant man inte har så stor erfarenhet av. Detta kan förklara de till synes motstridiga resultaten att kvinnor (i genomsnitt) har en mera positiv inställning till kollektivtrafik, samtidigt som de uppger att de känner en större otrygghet när de använder sådana färdmedel.

En annan tänkbar tolkning är att orsakssambandet är det omvända, det vill säga att mäns och kvinnors värderingar i grunden är olika och att dessa skillnader avspeglar sig i resmönstren.

Det går dock knappast att utläsa av undersökningarna vilken tolkning som är den riktiga. Samtidigt är sådan kunskap viktig för att kunna bedöma olika åtgärders betydelse från jämställdhetssynpunkt.

Exempel på mäns och kvinnors skilda värderingar

Några typiska exempel på (genomsnittliga) skillnader i värderingar och attityder som konstaterats i undersökningar är att kvinnor jämfört med män:

- värderar miljö- och trafiksäkerhetsfrågor högre
- värderar bilens funktionella egenskaper högre
- värderar bilens symbolvärde och uttryck för identitet lägre
- är mer kritiska till bilism på grund av dess negativa konsekvenser
- uttrycker större villighet att minska sin bilanvändning
- har en positivare inställning till kollektivtrafik
- känner större otrygghet i kollektivtrafiken
- har en mindre negativ inställning till styrmedel som syftar till att minska biltrafik

3.3 Transportsektorn som arbetsplats

En viktig aspekt på transportsystemet från jämställdhetssynpunkt är hur transportsektorn fungerar som arbetsplats för kvinnor och män. I detta ingår att identifiera eventuella hinder som kvinnor upplever med förvärvsarbete inom transportbranschen. Det kan förekomma hinder såväl inom branschen i sig som inom samhället i övrigt. Delar av transportsektorn, som flyg och sjöfart, har ärvt strukturer från militären. Detta skulle kunna innebära att en omedvetet manlig

¹⁶ Exempel på sådana undersökningar är Berge & Nondal (1994), Biel (1998), Nilsson (1995) och Polk (1998). I Eriksson & Garvill (2000) sammanfattas och diskuteras resultatet av flera värderings- och attitydundersökningar.

struktur råder. Att transportsektorn av tradition varit så teknikorienterad kan avhålla kvinnor från att söka sig till branschen, trots att andra funktioner som service och kundtänkande i dag har väl så stort värde för branschen. Det kan också finnas kvar uppfattningar om fysiska krav som idag är föråldrade, exempelvis krav att klara tunga lyft som numera sker med maskiner.

Nutek har i en rapport¹⁷ visat att jämställdhet är positivt för företagens produktivitet och lönsamhet. Företag som har jämställda grupper av kvinnor och män inom olika utbildningskategorier når högre produktivitet och lönsamhet. Detta gäller oavsett bransch och företagsstorlek. Kvinnor når däremot sällan toppen av företagen. Detta gäller särskilt de företag som i övrigt nått långt med jämställdhetsmålen.

Mansdominans i transportsektorn

Myndigheter och annan offentlig sektor

Bland myndigheterna fick trafikverken med flera 1999 regeringsuppdraget ”Jämställdhetsredovisning inom transportsektorn” som skulle ligga till grund för Jämit. Några exempel från regeringsuppdraget redovisas nedan. Säkerligen finns färskare siffror framtagna och redovisade i årsredovisningar m.m. men för jämförbarhetens skull har vi hämtat samtliga uppgifter från redovisningarna av regeringsuppdraget 2000.

Vägverket redovisar att kvinnorna utgör 22 procent av samtliga anställda. Andelen kvinnliga anställda varierar dock kraftigt i olika ålderskategorier. Bland de anställda under 40 år är könsfördelningen jämn, medan männen är starkt överrepresenterade i åldrarna över 40 år. En stor andel av Vägverkets anställda är mellan 50 och 59 år. Bland de anställda under 50 år i Vägverksregionerna är 48 procent kvinnor, medan kvinnorna endast utgör 29 procent av de anställda under 50 år i Vägverkets resultatenheter.

Banverket redovisar att kvinnorna stod för 13 procent av de tillsvidareanställda år 2000. Bland cheferna var 5 procent kvinnor i chefsnivån direkt under GD och 14 procent kvinnor på nästa, lägre chefsnivå.

Banverket redovisar också hur fördelningen mellan kvinnor och män är i olika delar av Banverkets verksamhet. Högst andel kvinnor (34 procent) finns på Banverkets huvudkontor och Banverket data, där informationsstaben på huvudkontoret hade fler kvinnor än män anställda. Banverkets regioner, tågtrafikledning och projektering hade 25 procent kvinnor, medan produktion och industridivisionen hade 4 respektive 7 procent kvinnor anställda.

Rikstrafiken skickade i samarbete med Banverket ut en enkät till betydande kollektivtrafikoperatörer för att se hur fördelningen mellan kvinnor och män ser ut bland de anställda i företagen. Bland de företag som besvarade enkäten var

¹⁷ Nutek, *Jämställdhet och lönsamhet*

andelen kvinnliga anställda 30 procent. Bland tjänstemännen var andelen kvinnor 39 procent, medan de kvinnliga arbetarna utgjorde 22 procent av samtliga arbetare. Kvinnors huvudsakliga arbetsområden var inom catering, biljettbokning, kundmottagning, lokalvård och ekonomisk administration. I något av företagen som svarade på enkäten fanns kvinnor med i styrelse och i ledningsgrupp och det företaget hade även en jämställdhetsplan.

Av SJ:s tillsvidareanställda var 30 procent kvinnor. Ledningsgruppen bestod av 25 procent kvinnor, och på chefsnivån under ledningsgruppen respektive lägre chef var 23 respektive 30 procent kvinnor. Det fanns få kvinnor (mellan 0 och 10 procent) anställda som reparatörer, lokförare, tågmästare, bangårdsoperatör samt trafiktransportplanerare, medan andelen kvinnor bland ekonomer (kvalificerad handläggare), tågvårdare och säljledare var ungefär 50 procent. De yrken som var kvinnodominerade var biljettförsäljare, lokalvårdare och ekonomihandläggare. Övriga kategorier som dataprogrammerare, marknadsförare och kundmottagare hade en andel på mellan 22 och 36 procent kvinnor.

Övriga delar av sektorn

För övriga delar av sektorn har vi hämtat uppgifter från en sammanställning av antalet anställda kvinnor och män inom transport-, magasinering och kommunikationsföretag¹⁸. Där kan man se att kvinnorna i flygbolagen, både i linjeflyg och bland charter- och taxiflyg, är ungefär lika många som männen. Det samma kan sägas när man tittar på rederier för färjetrafik över hav. I övriga rederier är däremot andelen kvinnor under 20 procent vilket också gäller för taxiföretag, linjebussföretag, charterbussföretag samt för åkeriföretag och godsterminaler som är de operatörer med lägst andel kvinnor.

3.4 Sammanfattning

I det här kapitlet har vi redovisat bakgrundsfakta om kvinnors och mäns res- och aktivitetsmönster, värderingar samt om transportsektorn som arbetsplats. Man kan konstatera att männen dominerar i transportsektorn. När det gäller kvinnors och mäns resmönster skiljer de sig enligt nedan:

Kvinnors och mäns resmönster

- Kvinnor och män gör ungefär lika många resor men män reser betydligt längre sträcka varje dag.
- Män kör bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor i högre utsträckning än män åker kollektivt eller färdas i bil som passagerare.
- Kvinnors arbetsplatser ligger generellt sett närmare bostaden än mäns.
- Mäns resande är i högre grad än kvinnornas förknippat till arbete, med kvinnors resande innehåller en högre andel inköps- och serviceärenden än männens.
- Kvinnor tenderar att i högre utsträckning än män göra kombinerade resor, under vilka fler än ett ärende uträttas.

¹⁸ Jämits slutbetänkande, SOU 2001:4

Inkomst och sysselsättning förklarar en stor del av skillnaderna i kvinnors och mäns resmönster men fortfarande kvarstår skillnader som kräver andra förklaringar. Det kan t.ex. finnas skillnader mellan könen när det gäller värderingar och attityder till resande och olika färdsätt. I undersökningar har man konstaterat skillnader i kvinnors och mäns värderingar när dessa jämförs som grupper. Men det är inte självklart hur man ska tolka resultaten. Till viss del kan skillnaderna mellan mäns och kvinnors värderingar antas härröra från skillnader i erfarenheter och vanor när det gäller resandet.

När man ska förklara varför kvinnor och mäns resmönster ser ut som de gör kan det också vara så att kvinnor ännu inte hunnit anpassa sitt resande till en ökad sysselsättningsgrad och ökad inkomst eftersom förändringar i resmönster och byte av resmål sker med en viss tröghet. På sikt kommer därför kvinnors och mäns resmönster antagligen att närma sig varandra ytterligare.

4 Delmålet – några tänkbara infallsvinklar

Som tidigare framgått innebar riksdagens beslut med anledning av propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*¹⁹ att ett sjätte delmål för transportpolitiken infördes.

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat 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.

Det finns många olika sätt att närma sig frågan om hur ett mera jämställt transportsystem ska uppnås. Som underlag för en mer principiell diskussion om tänkbara insatser och åtgärder inom ramen för delmålet har vi identifierat tre möjliga infallsvinklar, som vi menar skulle kunna härledas ur målformuleringen ovan:

- Anpassa transportsystemet så att kvinnors och mäns nuvarande transporter underlättas.
- Förändra dagens sociala beteende genom åtgärder i transportsystemet.
- Förändra planerings- och beslutsstrukturer så att kvinnors och mäns värderingar blir lika mycket värda.

Den första infallsvinkeln tar sin utgångspunkt i formuleringen att ett jämställt transportsystem innebär att *transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov*. Denna formulering skulle kunna uppfattas som att vårt uppdrag delvis handlar om att ta fram förslag till etappmål som leder till att transportsystemet anpassas bättre till de delvis olikartade transportbehov som kvinnor och män har idag. En sådan ansats är dock inte självklar, eftersom det skulle kunna hävdas att vi därmed befäster ett ojämnt socialt beteende som t.ex. tar sig uttryck i att männen tar bilen till arbetet och kvinnorna ansvarar för omsorgs- och inköpsresor.

Den andra infallsvinkeln innebär att transportsystemet ska anpassas till de transportbehov kvinnor och män kan antas ha i ett mer jämställt samhälle. Det innebär att vi skulle försöka använda transportsystemet som ett medel att förändra mera grundläggande skillnader i dagens sociala beteende i riktning mot ett mer jämställt samhälle. Inte heller denna ansats framstår som helt självklar, bl.a. eftersom den medför risk för att det är symptom på jämställdhetsbrister som fokuseras snarare än de grundläggande orsakerna till dessa brister.

Den tredje infallsvinkeln innebär att verka för att kvinnor och män får samma makt och inflytande över transportsystemet – en infallsvinkel som följer rätt

¹⁹ Se not 3.

naturligt av formuleringen i delmålet om att *kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt*. Även om också denna ansats kan ha sina problem, ser vi inga principiella svårigheter eller inbyggda motsättningar i denna infallsvinkel på ett jämställt transportsystem.

I det följande utvecklar vi tankarna kring dessa tre olika ansatser.

4.1 Att anpassa transportsystemet efter dagens resmönster

Riksdagsbeslutet om ett sjätte delmål för transportpolitiken innebär alltså bl.a. *att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov*. Ytligt sett kan denna formulering verka ganska självklar och okontroversiell och närmast ta sikte på att kvinnor ska ha en lika bra transportförsörjning som män. Om man tar som utgångspunkt att målet har formulerats utifrån en upplevd eller konstaterad brist och förutsätter aktiva transportpolitiska åtgärder för att kunna uppnås, så krävs emellertid en djupare tolkning av vad målet betyder.

En sådan tolkning skulle kunna vara att vi tar dagens transportmönster som ett uttryck för hur de verkliga transportbehoven faktiskt ser ut. Uppgiften blir då att utforma etappmål som säkerställer att de transportmönster som speglar ett genomsnittligt kvinnligt transportmönster blir lika väl tillgodosedda genom olika transportpolitiska åtgärder som de som speglar ett genomsnittligt manligt transportmönster. SIKA kan se flera problem med ett sådant angreppssätt.

Som tidigare framgått (avsnitt 3.1) finns det tydliga skillnader i kvinnors och mäns transportmönster. Även om det långt ifrån är fullt klarlagt vad dessa skillnader beror på och det finns många olika tänkbara förklaringar till dem, så är det rimligt att utgå ifrån att skillnaderna till stor del kan hänföras till könsrollerna i samhället och till att kvinnor och män inte är jämställda i den praktiska vardagen.

Risk att bristande jämställdhet legitimeras

Om transportpolitiken utgår från hur kvinnors och mäns transportmönster ser ut idag och fäster särskild vikt vid att tillgodose de olikheter som finns, så måste det därmed finnas en stor risk att politiken också legitimerar ett i grunden ojämnt transportsystem. Det kan i sin tur leda till att man låser in kvinnor och män i transportmönster som egentligen är ett uttryck för könsbetingade skillnader i inkomst, yrke, hushållsansvar etc. En sådan politik skulle kunna gynna kvinnor som grupp i det korta perspektivet men det finns en risk att den blir ogynnsam på längre sikt och också motverkar de allmänna jämställdhetssträvandena i samhället.

En transportpolitik som i hög grad tar sikte på att anpassa transportsystemet bättre till de könsrollsrelaterade skillnader i transportbehov eller transportmönster som finns idag, skulle också kunna medföra en större tröghet i förhållande till förändringar i transportmönstren. Eftersom resvaneundersökningarna visar att kvinnors

transportmönster förändras snabbare än männens och i en riktning som innebär att kvinnornas resmönster närmar sig männens, är det inte självklart att en sådan ökad tröghet i transportsystemets anpassning skulle leda till ett mer jämställt transportsystem.

Dagens resmönster speglar inte några genuina transportbehov

Ett annat problem är att begreppet transportbehov inte har någon entydig uttolkning. Om transporterna inte var förknippade med några uppoffringar så skulle transportbehoven vara – om inte oändliga – så ändå mycket stora. De transportmönster som vi kan avläsa i verkligheten eller i statistik av olika slag är därför knappast uttryck för några genuina behov. Snarare är de resultaten av den efterfrågan på transporter som uppkommer med de förutsättningar som råder i form av uppoffringar och andra restriktioner som trafikanterna möter, när de ska förflytta sig. Den efterfrågan som kan avläsas bestäms med andra ord genom en mängd avvägningar som görs på olika nivåer i transportsystemet. Man kan nog utgå ifrån att olika individer får sina ”behov” tillgodosedda i varierande utsträckning, beroende på förutsättningarna i de enskilda fallen.

Även om vi inte vet säkert, så är det nog inte någon orimlig hypotes att kvinnor i genomsnitt får sina transportbehov tillgodosedda i mindre utsträckning än vad män får i genomsnitt. Lägre inkomst, sämre tillgång till bil, mer komplicerade reskedjor är exempel på faktorer som skulle kunna peka i en sådan riktning. Detta skulle i så fall betyda att dagens transportmönster speglar kvinnors transportbehov sämre än mäns och att en anpassning till nuvarande transportmönster även av denna anledning skulle kunna missgynna kvinnor.

Svårt att utforma etappmål om kvinnors och mäns transportbehov

Sammantaget finner vi att en generell inriktning av transportpolitiken enligt den infallsvinkel på delmålet om jämställdhet som beskrivits ovan framstår som problematisk. Den skulle kunna motverka både de strävanden som delmålet egentligen kan antas ge uttryck för och jämställdhetspolitiken i stort. Det betyder naturligtvis inte att vi utesluter att det finns många åtgärder som kan vidtas i transportsystemet för att underlätta såväl kvinnors som mäns resor vid dagens transportmönster. En sådan åtgärd skulle t.ex. kunna vara att i högre grad prioritera åtgärder för att göra trafiksystemet tryggare, med utgångspunkt från de värderingar som särskilt kvinnor ger uttryck för.

För att kunna ta fram och analysera förslag till konkreta åtgärder av detta slag krävs enligt vår uppfattning både en mer ingående sakkunskap i varje enskilt område och mer omsorgsfulla överväganden än vi kunnat göra inom det här uppdraget. I praktiken handlar det ju om att ta ställning till en omfördelning av resursanvändningen i transportsektorn.

Vi har inte heller sett några förutsättningar att utforma mer allmänt formulerade etappmål, som på ett verksamt sätt kan bidra till att kvinnors och mäns transportbehov blir lika väl tillgodosedda. En övergripande utgångspunkt är dock att männens transporter inte får utgöra någon självklar norm, utan att hela

spännvidden av värderingar och beteenden måste beaktas i utformningen av transportsystemet.

4.2 Att öka jämställdheten i samhället genom åtgärder i transportsystemet

I föregående avsnitt har vi kommit fram till att en transportpolitik som tar sikte på att anpassa transportsystemet bättre till de könsrollsrelaterade skillnader i transportbehov eller transportmönster som finns idag inte självklart kan förutsättas leda till ett mer jämställt transportsystem. Formuleringen att *transportsystemet ska utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov*, skulle emellertid också kunna förstås så att transportsystemet ska förändras så att det i lika hög grad tillgodoser kvinnors grundläggande preferenser och värderingar som mäns. En sådan målsättning framstår som i högsta grad rimlig mot bakgrund av de övergripande mål som finns för jämställdhetspolitiken.

Efterfrågan på transporttjänster grundläggande för nuvarande transportpolitik

Att målsättningen är rimlig betyder emellertid inte att det är lätt att se hur den ska förverkligas genom åtgärder i transportsystemet. Vi har tidigare gjort bedömningen att den skillnad vi idag kan se i transportmönstren i ganska liten grad beror på transportpolitiken, och att det i stället är den generella fördelningspolitiken och könsrollerna i samhället som är utslagsgivande. En oundviklig fråga blir därför vilka utsikter det finns att åstadkomma ett jämställt transportsystem, utan att det samtidigt sker en förändring av de generella könsmönstren i samhället. En närbesläktad fråga är om transportpolitiken kan vara vägledande och förändra transportsystemet, oberoende av vad som sker i andra samhällssektorer eller i samhället i stort.

SIKA:s bedömning är att ett synsätt som innebär att utvecklingen av transportsystemet skulle kunna frikopplas från den efterfrågan som finns på transportmarknaden – och som i mycket hög grad bestäms av förhållanden inom andra samhällssektorer – kräver en ganska radikal omprövning av hela transportpolitiken. Många av de grundläggande principer som lyfts fram i det transportpolitiska beslut som riksdagen antog 1998 bygger således på förutsättningen att transportsystemet kan utvecklas med ledning av den efterfrågan på transporttjänster som hushåll och företag ger uttryck för. Det gäller t.ex. principerna om transportkonsumenternas valfrihet, konkurrens mellan trafikutövare och transportalternativ samt decentraliserade beslut om transportproduktion. Även ambitionerna om en avreglering inom transportsektorn och en övergång till ett större mått av målstyrning av olika myndigheter och verksamheter förutsätter enligt vår bedömning att efterfrågan tillåts spela en avgörande roll för utvecklingen av transportsystemet.

Att den nuvarande transportpolitiken lägger stor vikt vid efterfrågan betyder förvisso inte att transportpolitiken ska styras enbart utifrån privat- eller företags-ekonomiska överväganden. Politiken går tvärtom i hög grad ut på att genom

ekonomiska styrmedel och olika regleringar sätta lämpliga ramar för transportkonsumenternas efterfrågan. En viktig fråga skulle därför kunna vara om det finns möjligheter att utnyttja denna typ av styrmedel också för att påverka transportsystemet så att det blir mera jämställt. När allt kommer omkring så är ju inte transportefterfrågan jämställd, eftersom den speglar de skillnader som finns i tillgång på resurser av olika slag. Vi utesluter inte att det kan vara möjligt att utnyttja generella styrmedel för att påverka efterfrågan i en mer jämställd riktning. Innan denna fråga kan prövas på allvar fordras det dock, enligt vår mening, sannolikt en betydligt djupare förståelse för vilka de egentliga skillnaderna är mellan kvinnors respektive mäns grundläggande preferenser och värderingar.

Etappmål som siktar till att transportsystemet ska förändras så att det i lika hög grad tillgodoser kvinnors grundläggande preferenser och värderingar som mäns – oavsett om dessa kommer till uttryck på transportmarknaden eller inte – måste också såvitt vi förstår ha som en grundpremiss att man genom förändringar i transportsystemet efter hand kan påverka dagens könsrollsrelaterade beteenden mera generellt. Om det bara är transportsystemets utformning som påverkas genom transportpolitiken, medan de grundläggande efterfrågefaktorerna lämnas opåverkade, kan det finnas en betydande risk för att politiken enbart leder till att transportutbudet blir dåligt anpassat till efterfrågan. Detta kan knappast vara något som gynnar vare sig kvinnor eller män.

Vad SIKA vet finns det inte några belegg för att förändringar riktade direkt mot transportsystemet skulle kunna få en sådan generell återverkan på samhällsutvecklingen i stort att efterfrågan på transporter skulle ändras i grunden. Det mesta talar väl därför för att det skulle vara en ganska ineffektiv omväg att försöka påverka de generella fördelningsproblemen och normerna i samhället genom speciella åtgärder i transportpolitiken.

Bristande kunskaper hinder för säkra slutsatser

Ytterligare ett problem med den nu diskuterade ansatsen är, som vi redan nämnt, att kunskapen om kvinnors och mäns grundläggande preferenser och värderingar är mycket ofullständig. I den litteratur inom området som vi studerat har vi inte lyckats finna några tydliga belegg eller slutsatser om skillnader mellan kvinnors och mäns värderingar.

Erfarenheten från försök att skatta värderingar av t.ex. restid och trafiksäkerhetsåtgärder inom det samhällsekonomiska metodutvecklingsarbetet visar också att det inte är någon enkel uppgift att skaffa fram sådan kunskap. SIKA bedömer därför att det skulle krävas mycket omfattande forskning enbart för att bestämma utgångspunkten för de mål och indikatorer som skulle kunna vara verksamma i en ansats av detta slag. Detta behöver emellertid inte vara något skäl för att avstå och det är naturligtvis också viktigt att lyfta fram och studera de skillnader i kvinnors och mäns preferenser och värderingar som kommer fram t.ex. genom det samhällsekonomiska metodutvecklingsarbetet.

Sammantaget anser SIKA att det nu inte finns något hållbart underlag för att föreslå etappmål eller indikatorer som siktar till att förändra de grundläggande

könsrollerna i samhället genom en ensidig anpassning av transportsystemet. Vår uppfattning är således att transportsystemet i huvudsak måste utvecklas i samklang med samhället i övrigt. Även om vi har respekt för uppfattningen att jämställdhetsintegrering innebär att alla sektorer måste ge sina bidrag till jämställdhetspolitiken och att ingen sektor bör undkomma sitt ansvar, tror vi att det kan vara svårt att förändra transportsystemet så att det blir mer jämställt än det samhälle som det ska betjäna.

Samtidigt kan man inte bortse från att transportsystemet i sin nuvarande utformning kan utgöra ett hinder för jämställdhetssträvanden som finns i samhället i stort eller inom andra samhällssektorer. Sådana hinder bör naturligtvis identifieras och undanröjas i så hög grad som möjligt, bl.a. genom att förändra de beslutsstrukturer som kan motverka jämställdhet.

4.3 Att förändra beslutsstrukturer som motverkar jämställdhet

En del av det nya transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem är att *kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.*

I skälen för regeringens förslag om ett nytt delmål pekar man på att trafikverkens och många andra organisationers ledningar domineras starkt av män. I rent formell mening har väl kvinnor och män redan idag samma möjligheter att påverka transportsystemet. Likaså utgår vi ifrån att det sällan förekommer att kvinnors värderingar uppsåtligen sorteras bort i olika former av planeringsunderlag och beslutsprocesser.

Alltså drar vi slutsatsen att delmålet framför allt syftar till att påverka de informella strukturer som påverkar planeringen och förvaltningen av transportsystemet. Sådana informella strukturer är säkert rikt utvecklade inom transportsektorn. Med tanke på hur massivt mansdominerad transportsektorn har varit under lång tid och fortfarande är, kan man knappast betvivla att strukturerna har byggts upp främst utifrån manliga perspektiv och tänkesätt.

Jämnare könsfördelning räcker inte

Att på olika sätt främja en jämnare könsfördelning både på olika beslutsnivåer och mer allmänt i de olika myndigheter, organisationer och företag som verkar inom transportsektorn framstår alltså som en naturlig del i genomförandet av delmålet.

Men den könsmaktordning och de informella strukturer som finns inom transportsektorn, och som vi utgår ifrån kan vara problematiska ur bl.a. ett jämställdhetsperspektiv, har byggts upp under mycket lång tid och hunnit bli ganska djupgående. Enbart en jämnare könsfördelning behöver därför inte vara någon garanti för att transportsystemet blir jämställt, och i vart fall finns det anledning att räkna

med att det kan ta ganska lång tid innan en jämn könsfördelning förmår påverka dessa strukturer i grunden.

Mot denna bakgrund är vår utgångspunkt att det sannolikt fordras ett betydligt bredare spektrum av åtgärder än enbart att främja en jämnare könsfördelning inom transportsektorn, för att det ska vara möjligt att inom överskådlig tid nå mera påtagliga framsteg i riktning mot ett mera jämställt transportsystem.

En självklar åtgärd är att se till att fler kvinnor kommer in på alla de nivåer och funktioner i transportsektorn där de är underrepresenterade. Därutöver bedömer vi att uppgiften att arbeta mot delmålet även måste inrymma att identifiera sådana informella strukturer, som finns invävda i utformningen och förvaltningen av transportsystemet och som kan antas motverka ett mer jämställt transportsystem.

Detta är emellertid ingen enkel uppgift, eftersom det ligger i sakens natur att de strukturer som ska identifieras och förändras inte är uppenbara och väl synliga. Det ligger också nära till hands att tro att uppgiften inte blir enklare av att man själv är en del av systemet och strukturerna.

En annan svårighet är att kunskaper om hur mäns och kvinnors värderingar och påverkansmöjligheter skiljer sig åt fortfarande är mycket ofullständiga. Den information som finns är till stor del fragmentarisk och grundad på kvalitativa undersökningar, som kan ge underlag för hypoteser om skillnader men som bör underbyggas empiriskt för att kunna läggas till grund för konkreta åtgärder. Som vi tidigare varit inne på är det långt ifrån självklart vad som är orsak och verkan bakom de olikheter i transportmönstren som kvinnor och män uppvisar. Ändå är dessa skillnader betydligt mer lättfångade än de mer subtila former av obalans mellan könen som troligen kommer till uttryck i de informella besluts- och påverkansstrukturerna inom transportsektorn.

De svårigheter som finns att fånga in och tydligt beskriva de informella strukturer som vi tror är avgörande för jämställdheten i transportsystemet ställer särskilda krav på de arbetsmetoder och verktyg som behövs för att besluta om, genomföra och följa upp jämställdhetsarbetet i transportsektorn. Det som vi tror är viktigast är att åstadkomma regler och förhållningssätt som innebär att jämställdhetsaspekterna alltid måste vara närvarande i planering, beslut och förvaltning av transportsystemet. Det motsvarar vad som brukar kallas jämställdhetsintegrering. Detta perspektiv medför också att transportpolitikens sju delmål om jämställdhet blir lite speciellt, eftersom det måste överlappa och genomsyra även de fem andra delmålen.

Transporter medel för att nå andra aktiviteter

Transporter brukar till största delen ses som ett resultat av s.k. härledd efterfrågan. Med det menas att transporterna inte har något egenvärde, utan att de är en följd av andra saker som transportkonsumenterna vill uppnå.²⁰

²⁰ Den forskning och statistik som finns att tillgå verkar för övrigt peka mot att transporterna saknar egenvärde i ännu högre grad för kvinnor än för män.

Att transporter genomförs i första hand för att tillgodose andra behov i livet än själva förflyttningen, medför att det i hög grad är samhällsorganisationen i stort som bestämmer hur transporterna organiseras och utförs. Det betyder i sin tur att t.ex. näringspolitik, markanvändningspolitik, regionalpolitik, handelspolitik och även fördelnings- och jämställdhetspolitiken i stort kan vara väl så viktiga för transportsystemets utformning och utveckling som själva transportpolitiken.

Det förhållande att transportområdet hänger så nära samman med andra samhällsområden medför att det transportpolitiska delmåletts formulering om att *kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt* egentligen – om det ska tolkas bokstavligt – kräver en mycket vidare utgångspunkt än den transportpolitiska. Den könsmaktsfördelning och de informella strukturer som råder utanför transportsektorn kan ju, som vi nyss konstaterat, vara minst lika avgörande i dessa avseenden som de som finns inom transportsektorn. Vi har dock tolkat uppdraget så att det ska begränsas till förhållanden inom transportsektorn, vilket återspeglas i diskussionen om överväganden och förslag i kapitel 5.

5 Förslag till etappmål

5.1 Utgångspunkter

Transportsystemet är omfattande och komplext med en utformning och funktion som är nära sammanlänkad med samhällsutvecklingen i stort. Även jämställdhetsfrågorna genomsyrar samhället i dess helhet och det finns knappast någon frågeställning där ett genusperspektiv inte är relevant. Att bilda sig en uppfattning om hur transportpolitiken bör utformas ur ett jämställdhetsperspektiv och hur delmålet om ett jämställt transportsystem ska preciseras och förverkligas är därför ingen enkel uppgift.

SIKA:s huvudsakliga kompetensområden omfattar bl.a. kunskap om hur transportsystemet fungerar och hur transportpolitiken utformats genom åren. Däremot är vår kompetens i jämställdhetsfrågor avsevärt mer begränsad och det gäller inte minst vår insikt när det gäller de mer principiella förhållningssätt som utvecklats inom genusforskningen.

Inriktning mot processmål och fortsatt utveckling av etappmål

De nu beskrivna förutsättningarna har påverkat uppläggningsen av vårt arbete på många sätt. Vi har således ansett det nödvändigt att ägna betydande tid och utrymme åt en diskussion av hur delmålet om ett jämställt transportsystem kan uppfattas, fastän vi insett att våra möjligheter varit små att föra en sådan diskussion med tillräckligt djup och så allsidigt som önskvärt. Att vi ändå valt att göra så beror på att vi inte kunnat se hur vi skulle kunna komma fram till välgrundade förslag till etappmål utan en någorlunda genomtänkt uppfattning om vad delmålet innebär. Både den begränsade utredningstiden i sig och det sätt på vilket vi ansett det vara nödvändigt att närma sig frågan om etappmål, medförde att vi från början bedömde att det saknades förutsättningar att komma fram till förslag om preciserade, kvantifierade och tidsbundna etappmål.

I stället har vi inriktat oss på att lämna förslag till hur ett fortsatt arbete för att komma fram till mer precisa etappmål skulle kunna läggas upp samt till hur etappmål som mera har karaktären av processmål skulle kunna utformas. Denna avgränsning innebär inte alls att vi utesluter att det går att utforma mera preciserade etappmål om det ges förutsättningar och utrymme att ta fram ett bättre beslutsunderlag.

Jämställdheten och de övriga målen

Eftersom transporter normalt inte har något egenvärde utan främst är ett medel för att uppnå andra mål både för enskilda individer eller företag och för samhället i stort, handlar transportpolitik i hög grad om att göra avvägningar mellan olika mål och intressen. Därför är det en stor brist att vi inte mera ingående kunnat belysa hur delmålet om ett jämställt transportsystem förhåller sig till övriga transportpolitiska mål.

Vår preliminära bedömning är dock att det inte bör finnas några starka direkta konflikter mellan jämställdhetsmålet och de övriga transportpolitiska delmålen. Denna bedömning grundar sig på uppfattningen att strävandena att åstadkomma ett jämställt samhälle egentligen måste uppfattas som ett allmänt välfärds mål som är överordnat transportpolitiken. Delmålet om ett jämställt transportsystem blir därmed lite speciellt, eftersom det rimligtvis måste genomsyra alla de övriga transportpolitiska delmålen. Således utgår vi ifrån att kvinnors och mäns värderingar och intressen ska tillmätas lika stor betydelse i utformningen av mål om tillgänglighet, transportkvalitet, trafiksäkerhet, god miljö och positiv regional utveckling och att delmålet om ett jämställt transportsystem till stor del handlar om att försöka säkerställa att så sker i ökad grad.

Ibland har det hävdats att en utveckling mot ett mer jämställt transportsystem skulle kunna stå i konflikt med övriga transportpolitiska mål, t.ex. målen om en god miljö och en säker trafik.²¹ För SIKÄ framstår emellertid dessa målkonflikter som ganska konstruerade och vi är inte övertygade om att de har någon egentlig relevans för utformningen av transportpolitiken.

En utgångspunkt när man diskuterat tänkbara målkonflikter har varit att om kvinnors transportmönster successivt närmar sig männens så kommer detta att leda till ett mindre hållbart och säkert transportsystem med bl.a. mindre kollektivtrafik och mer biltrafik. För SIKÄ framstår dock inte avvägningen mellan t.ex. hållbarhet och jämställdhet som särskilt relevant för utformningen av transportpolitiken. Bortsett från att det är långt ifrån klarlagt vad som karakteriserar ett hållbart transportsystem och vilken roll olika transportsätt och transportmönster kan ha i ett sådant system, så framstår det knappast som ett möjligt förhållnings sätt att en viss grupp i samhället – i det här fallet kvinnorna – ska ta ett större ansvar för miljön och säkerheten än andra. I den mån typiskt manliga beteenden visar sig vara oförenliga med ett hållbart eller säkert transportsystem utgår vi ifrån att transportpolitiken måste inriktas på att förändra dessa beteenden, snarare än på att motverka att samhället och transportsystemet blir mer jämställt.

Man skulle också kunna se en möjlig målkonflikt mellan delmålet om ett jämställt transportsystem och det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet. Eftersom vi inte ser jämställdhetsmålet som ett fördelningspolitiskt mål som siktar till att åstadkomma någon bestämd omfördelning av transportresurserna mellan kvinnor och män, finns det dock enligt vår uppfattning ingen konflikt mellan ett mer jämställt och ett mer effektivt transportsystem. Tvärtom talar allt för att det skulle leda till ökad samhällsekonomisk effektivitet om strukturer som

²¹ Se t.ex. Polk (2001).

systematiskt missgynnar kvinnor och deras värderingar och intressen kan motverkas och elimineras.

Om man däremot uppfattar jämställdhetsmålet som fördelningspolitiskt och inriktat på att åstadkomma någon form av ”transportpolitisk könskvotering”, så kan det naturligtvis uppstå en avvägningssituation. Avvägningen handlar då om hur stora effektivitetsförluster en viss fördelning av t.ex. transportresurserna är värd. Som i andra fördelningspolitiska sammanhang kan detta värde bara bestämmas genom politiska beslut i demokratisk ordning.

Ambitionsnivån till sist en fråga om resurser

Att vi inte kan se att jämställdhetsmålet leder till några starka direkta konflikter med övriga transportpolitiska delmål innebär inte att det inte finns andra typer av avvägningsproblem. I en värld med budgetramar och där det inte alltid räcker med vackra ord för att nå resultat, krävs det alltid en avvägning mellan resursinsatser för olika ändamål och en anpassning av ambitionsnivån till de resurser som kan frigöras.

De förslag till etappmål, åtgärder, indikatorer och uppföljningssystem som vi lämnar i det följande medför resursanspråk av olika slag och kommer inte att kunna genomföras utan omprioriteringar i olika verksamheter. Vi har inte uppskattat vilka resursinsatser och omprioriteringar det kan bli frågan om, men vår bedömning är dock att de insatser vi nu föreslår måste anses ligga väl inom ramen för vad som kan anses motiverat med hänsyn till att riksdagen beslutat om ett nytt transportpolitiskt delmål. Beslutet att tillföra transportpolitiken ett nytt delmål måste i sig själv anses utgöra ett ställningstagande för att en betydande resursinsats är befogad. I allmänhet är också våra förslag av den karaktären att det bör vara möjligt att höja eller sänka ambitionsnivån, vartefter man får bättre information om de kostnader och andra resursinsatser som kan bli aktuella.

5.2 Överväganden och förslag till etappmål

Ett sätt att knyta samman den övergripande jämställdhetspolitiken med transportpolitiken är att betrakta transportpolitiken och transportsystemet utifrån jämställdhetspolitikens fem huvudområden, som redovisades i avsnitt 2.3: Makt och inflytande, makt och ekonomi, män och jämställdhet, kvinnofrid samt metodutveckling. De flesta av dessa områden berör transportsektorn i mer eller mindre hög grad. Olika aspekter av dessa områden speglas därför i följande överväganden och förslag. Flertalet av förslagen rör dock huvudområdet metodutveckling.

Vi har inte föreslagit något etappmål om generella förbättringar av kollektivtrafiken av jämställdhetsskäl. En bättre kollektivtrafik är angeläget för både män och kvinnor, men är enligt SIKAs uppfattning inte en jämställdhetsfråga, något vi motiverat i avsnitt 4.1. Där skriver vi bland annat att dagens resmönster sannolikt inte speglar ett genuint resbehov och att kvinnor troligen skulle välja andra resmönster (färdssätt, målpunkter, resfrekvens etc.) än dagens, om samhället i övrigt var mer jämställt t.ex. med avseende på arbetsliv, lönenivåer och ansvar för hem

och barn. Det finns dock vissa åtgärder i kollektivtrafiken som är särskilt angelägna ifrån jämställdhetssynpunkt, t.ex. åtgärder för ökad trygghet.

Tryggare transportsystem

SIKA föreslår att planeringsanvisningar för ett tryggare transportsystem utvecklas.

Trygghetsaspekter på transportsystemet har förts fram i många olika sammanhang, bl.a. i Jämits förslag till åtgärder. Många utredningar och analyser har redovisat kvinnors oro och rädsla för överfall i vissa trafikmiljöer. Det gäller t.ex. hållplatser och stationer samt gångvägarna dit, särskilt under dygnets mörka timmar. Det gäller också säkerheten i bussar och tågvagnar som saknar trafikpersonal, liksom säkerheten i och vid parkeringsgarage.

En åtgärd för att öka tryggheten och säkerheten i transportsystemen kan vara att utveckla planeringsanvisningar för kommuner, transportföretag m.fl. berörda. Det kan t.ex. handla om krav på öppenhet i utformningen, god belysning och olika former av bemanning, bevakning eller övervakning.

Jämnare könsfördelning i transportmyndigheterna

SIKA föreslår att mål utvecklas för andelen kvinnor i olika funktioner inom trafikverk och centrala myndigheter på transportområdet. Exempelvis att andelen kvinnor i de centrala transportmyndigheterna fortlöpande ska öka och att detta också ska gälla andelen kvinnor i chefsställning.

Som delmålet är formulerat och med hänsyn till att transportsektorn fortfarande i hög grad är en manlig domän framstår det som en naturlig åtgärd/indikator att sätta upp mål för andelen kvinnor i olika funktioner inom departement, trafikverk och centrala myndigheter på transportområdet.²² Exakt hur dessa mål bör formuleras avgörs lämpligen i dialog mellan regeringen och berörda myndigheter. Dessa mål bör utformas som årliga verksamhetsmål, eftersom det inte förefaller meningsfullt att låta dem få formen av etappmål i det transportpolitiska beslutets mening. Ett eventuellt etappmål kan i stället uttryckas som att andelen kvinnor i de centrala transportmyndigheterna fortlöpande ska öka och att detta också ska gälla andelen kvinnor i chefsställning.

Jämställdhetsanalyser vid större åtgärder

SIKA föreslår att större åtgärder som planeras och genomförs i transportsystemet ska analyseras från jämställdhetssynpunkt där effekter på kvinnor och män redovisas.

²² Om det förekommer viktiga områden där männen är underrepresenterade bör naturligtvis motsvarande mål sättas upp för en jämnare könsfördelning även där.

Som framgått ovan tror vi inte alls att det räcker enbart med åtgärder för att jämna ut könsfördelningen, eftersom bristerna i jämställdhet inom transportsektorn säkerligen är mera djupgående än så. Ett sätt att gå mot ökad jämställdhetsintegrering i utformningen och genomförandet av transportpolitiska åtgärder kan vara att införa krav på särskilda jämställdhetsanalyser. Dessa skulle kunna ges ungefär motsvarande funktion och form som dagens miljökonsekvensanalyser.

I princip borde alla större åtgärder som planeras och genomförs i transportsystemet analyseras från jämställdhetssynpunkt. För att analyserna ska bli meningsfulla och kunna spela en verklig roll i beslutsprocessen måste de emellertid vara empiriskt underbyggda – sådana allmänt hållna resonemang och bedömningar som idag ofta förekommer i analyser av detta slag är enligt vår mening av litet värde. Men det betyder samtidigt att ett krav på jämställdhetsanalyser inte är utan konsekvenser från resurssynpunkt. Av detta skäl kan det vara rimligt att krav på jämställdhetsanalyser införs stegvis och att åtgärder som bedöms ha stora konsekvenser för samhället prioriteras. Exempel skulle kunna vara investeringsprogram, stora infrastrukturprojekt samt skatte- och avgiftsförändringar.

Ett ytterligare skäl till att gå fram stegvis kan vara att det säkert krävs en hel del utveckling när det gäller t.ex. dataunderlag, metoder och modeller för att få fram bra jämställdhetsanalyser. De analyser som genomförs bör också följas upp både för att se vilka konkreta effekter analyserna får i planerings- och beslutsprocesserna och för att få kunskap om hur själva analysen kan förbättras i olika avseenden. En sådan uppföljning är angelägen också därför att jämställdhetsanalyserna säkert kan belysa grundläggande kunskapsbrister när det gäller könsbetingade skillnader i synen och anspråken på transportsystemet och således ge impulser bl.a. till forskningen på området.

Systematisk genomgång av underlag och beslut – jämställdhetsrevision

SIKA föreslår att regeringen ger alla myndigheter i uppdrag att påbörja en systematisk genomgång av de underlag, arbetssätt och rutiner som praktiseras inom hela transportsektorn och begär in redovisningar över vilka verksamheter som reviderats och vilka åtgärder som genomförts med anledning av översynen. Även myndigheternas instruktioner och regleringsbrev bör ingå i granskningen.

Som tidigare framgått har vi som hypotes att verksamheten inom transportsektorn i hög grad styrs av manliga värderingar och förhållningssätt, och att transportsystemet inte kan bli jämställt förrän kvinnliga värderingar och förhållningssätt blir lika utslagsgivande. Men vi har också konstaterat att det inte är någon enkel sak att identifiera hela det komplex av utgångspunkter, perspektiv, problemdefinitioner, beslutsregler, etc. som ger kvinnor och män olika makt och inflytande. I varje fall har vi bedömt det som omöjligt att inom ramen för detta uppdrag identifiera problemen och föreslå motåtgärder.

De jämställdhetsanalyser som vi nyss föreslagit kan vara en kanal för att skaffa fram den kunskap som är nödvändig. Men vi tror att det därutöver behövs en

systematisk genomgång av de underlag, arbetssätt och rutiner som praktiseras inom hela transportsektorn. Man skulle kunna kalla det en jämställdhetsrevision.

Vårt förslag är därför att regeringen ger alla myndigheter i uppdrag att påbörja en sådan systematisk genomgång och begär in redovisningar över vilka verksamheter som reviderats och vilka åtgärder som genomförts med anledning av översynen. Efter hand som denna information blir tillgänglig borde det också vara möjligt för regeringen eller myndigheterna själva att utveckla indikatorer för målstyrning och måluppföljning i form av olika nyckeltal t.ex. för hur olika resurser som en myndighet förfogar över bör fördelas mellan kvinnor och män.

Det har inte varit möjligt att inom ramen för detta uppdrag göra någon fullständig genomgång av alla verksamheter som det här förslaget skulle innefatta. För att i någon mån konkretisera vilken typ av översyn vi tänker oss, ger vi dock några exempel från vårt eget verksamhetsområde:

- Statistik och andra uppgifter är av grundläggande betydelse för att kunna beskriva och förstå förhållanden inom transportsektorn. Enligt statistikförordningen ska individbaserad officiell statistik vara könsuppdelad. Det är också en grundförutsättning för att kunna analysera jämställdhetsfrågor inom transportsektorn. De resursramar som finns kräver dock en rätt hård prioritering mellan olika former av statistik och det skulle kunna finnas skäl att pröva om urvalet av statistik i transportsektorn framstår som rimligt i ett jämställdhetsperspektiv. Är det t.ex. viktigare med bra statistik om godsomsättningen i hamnar än om resor med kollektivtrafik?
- Samhällsekonomiska analyser och kalkyler förutsätts spela en viktig roll i bedömningen av olika åtgärder i transportsystemet, och de metoder och kalkylvärden som används i dessa sammanhang revideras med jämna mellanrum. Det har ibland ifrågasatts om de kalkylmetoder och kalkylvärden som används är neutrala i ett genderperspektiv. I kommande översyner bör denna fråga belysas särskilt.
- Samhällsekonomiska analyser och kalkyler används för att bedöma vad som är samhällsekonomiskt effektivt i strikt mening men ger ingen vägledning när det gäller hur vinster och uppoffringar fördelas i samhället. I många sammanhang finns det därför starka skäl att komplettera de samhällsekonomiska kalkylerna med analyser av fördelningspolitiska effekter. Regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att ta fram metoder för fördelningspolitiska analyser i vilka det även bör ingå att beskriva effekter för kvinnor och män.
- De modeller som används för prognoser och analyser på transportområdet ger för närvarande begränsade möjligheter att skilja ut kvinnors och mäns värderingar och val. En översyn av förutsättningarna att förbättra modellerna i detta avseende är angelägen, bl.a. för att man ska kunna analysera olika planerade åtgärder och handlingsalternativ i ett jämställdhetsperspektiv. SIKA genomför för närvarande en sådan översyn på regeringens uppdrag. När översynen är klar och resultaten har implementerats i modellen borde man också kunna studera hur en ”modellkvinna” resp. en ”modellman” beter sig i olika transportsituationer. Detta skulle framför allt kunna fungera som en kontroll av

vilka ingångsvärden modellen arbetar med men kanske också ge vissa nya insikter om hur väl transportsystemet fungerar för kvinnor och män.

- Avgränsningen av lokala arbetsmarknader, som hänger samman med pendlingsmönstren, har stor betydelse i många planeringssammanhang. Samtidigt finns det indikationer på att kvinnors och mäns pendlingsmönster skiljer sig i olika avseenden. Det kan därför finnas anledning att studera om de lokala arbetsmarknaderna borde definieras på ett mer differentierat sätt än nu.

Exemplen ovan är hämtade från SIKAs eget verksamhetsområde eftersom det är lättast för oss att med utgångspunkt i vårt eget arbete konkretisera vad en jämställdhetsrevision skulle kunna handla om och hur den skulle kunna läggas upp. Säkerligen finns det dock andra slag av myndighetsutövning inom transportsektorn som är väl så viktig att pröva och se över från jämställdhetsynpunkt.

Exempel på andra områden som bör innefattas är de olika stegen i infrastrukturplaneringen, hur lagstiftningen fungerar för kvinnor och män²³, hur skattesystem, resavdrag och bestämmelser om löneförmåner är anpassat till kvinnors och mäns aktivitetsmönster samt om fordonsbestämmelser och dylikt är utformade så att de passar såväl kvinnors som mäns förutsättningar. Ett annat viktigt område är forskningsfinansieringssystemet, bl.a. eftersom forskningen i hög grad kan antas påverka vad som definieras som problem på transportområdet. Det är därför angeläget att såväl kvinnliga som manliga erfarenheter och värderingar beaktas när forskningsprojekt utformas och bedöms.

Transportsystemet påverkas av andra än statliga myndigheter

De överväganden, förslag och åtgärder som hittills diskuterats har i stor utsträckning varit koncentrerade till statlig verksamhet och i synnerhet de centrala myndigheternas ansvarsområden. Transportsektorn innefattar emellertid många andra organisationer och aktörer och transportsystemet kan inte bli jämställt utan deras medverkan.

Kommun- och landstingssektorerna är t.ex. betydelsefulla i sammanhanget. Inom dessa sektorer pågår redan ett omfattande jämställdhetsarbete. Det borde därför vara möjligt för regeringen att träffa överenskommelser med Kommun- och Landstingsförbundet om att inom sina ansvarsområden, t.ex. kommunala trafik- och gatukontor, trafikhuvudmän etc., göra motsvarande åtaganden som regeringen och de statliga myndigheterna kan komma att göra.

En annan grupp, som naturligtvis spelar en mycket framträdande roll vid utformningen av transportsystemet, är den stora mängden privata aktörer. Genom sin betydelse och eftersom de i hög grad utgör en del av den gemensamma kultur som utvecklats inom transportsektorn är även dessa viktiga att få med i jämställdhetsarbetet. Det ligger i sakens natur att regeringens och myndigheternas möjligheter att direkt påverka denna grupp av aktörer är ganska begränsade. En möjlighet är dock att utforma upphandlingen av olika varor och tjänster så att den blir ett

²³ Ett av förslagen i Jämit.

medel att påverka privata aktörer i transportsektorn, t.ex. i form av krav på jämställdhetsprogram. Vid Rikstrafiken, som har till uppgift bl.a. att upphandla olönsam trafik för statens räkning, pågår redan ett utvecklingsarbete med denna inriktning.

Mer forskning om manliga och kvinnliga perspektiv

SIKA föreslår att mer forskning initieras om typiskt kvinnliga och manliga perspektiv på transportfrågor. Speciellt behöver kunskaperna förbättras om vad som ligger bakom skillnaderna mellan mäns och kvinnors värderingar. Både kvinnors och mäns perspektiv bör också finnas med när forskningsprojekt utformas och bedöms.

Genom att utforma och analysera transportlösningar utifrån såväl typiskt kvinnliga som manliga perspektiv ökar möjligheterna att utforma transportsystemet så att det bättre tillgodoser transportefterfrågan hos fler grupper. Med ”perspektiv” menas här värderingar, erfarenheter, vanor och fysiska egenskaper. Forskningen kan hjälpa till att öka kunskaperna om hur dessa olika perspektiv ser ut.

Det är särskilt angeläget att öka kunskaperna när det gäller värderingar. För att kunna vidta åtgärder som leder mot målen behövs mer kunskaper om vad som ligger bakom skillnaderna mellan kvinnors och mäns värderingar. Beror de på att kvinnor och män i grunden har olika värderingar eller är de ett uttryck för skillnader i erfarenheter, vanor och glapp mellan resbehov och resmönster?

Ett delmål inom jämställdhetsmålet med anknytning till forskning kan vara att man (i tillämpliga fall) försöker se till att både kvinnliga och manliga perspektiv finns med när forskningsprojekt utformas eller bedöms. En sådan strävan kan bidra till en mer allsidig belysning av olika problemställningar. Det kan t.ex. gälla undersökningar av tillgänglighet, utformning av fordon (där mannen ofta utgör ”norm” när det gäller utrymme och krocksäkerhet) eller bedömning av effekter av olika styrmedel.

Fler kvinnliga forskare inom transportforskningsområdet

SIKA föreslår att fler kvinnliga forskare stimuleras till att arbeta inom transportforskningsområdet. Fördelningen mellan manliga och kvinnliga forskare kan vara en indikator, även om den inte är tillräcklig.

Det är också viktigt att såväl manliga som kvinnliga erfarenheter och värderingar tas till vara inom transportforskningen. Ett sätt att åstadkomma det är att stimulera fler kvinnliga forskare till att arbeta inom detta område, som i dag är dominerat av män. (Samtidigt som genusforskningen idag helt domineras av kvinnor.) Fördelningen mellan manliga och kvinnliga forskare inom transportområdet kan därför vara en indikator i detta sammanhang. Det är dock inte tillräckligt, då det även inom forskarvärlden finns informella strukturer som är problematiska från ett

jämställdhetsperspektiv och som på olika sätt kan utgöra barriärer för kvinnliga forskare. Utformningen av utbildningen kan vara en sådan barriär.

Utbildning och information på verk och myndigheter

SIKA föreslår att trafikverk och övriga myndigheter ska genomföra informations- och utbildningsprogram för att tydliggöra jämställdhetsfrågorna.

Utbildning och information om jämställdhetsfrågor är sannolikt som enskild åtgärd helt otillräcklig för att bryta upp informella strukturer grundade i en manlig kultur. Däremot bör sådana insatser vara viktiga som komplement till andra åtgärder. Den som använder sin könskraftställning kan knappast förväntas ändra attityd om han eller hon inte ens gjorts uppmärksam om problemet.

Att genomföra informations- och utbildningsprogram inom trafikverk och övriga myndigheter för att göra jämställdhetsfrågorna tydliga i verksamheten bör därför vara ett sätt att konkretisera det transportpolitiska delmålet om jämställdhet. Ett sådant utbildningsprogram ("Vägverket visar vägen") ingår också i det förslag till strategi för ett jämställt transportsystem som tagits fram inom Vägverket.

6 Uppföljning av målen och fortsatt arbete

Uppföljning av målet

Delmålet om ett jämställt transportsystem med eventuella etappmål bör, tillsammans med de övriga transportpolitiska delmålen, följas upp i trafikverkens årsredovisningar och sektorsredovisningar. Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket har dessutom fått i uppdrag av regeringen att utarbeta ett uppföljningssystem med mått och indikatorer för att följa utvecklingen av de transportpolitiska målen och verkens egna verksamhetsmål. I detta arbete bör ingå att ta fram mått och indikatorer för delmålet om ett jämställt transportsystem.

I trafikverkens regleringsbrev bör det finnas krav på att redovisa utvecklingen inom delmålet om ett jämställt transportsystem. Det kan gälla hur långt respektive verk har kommit när det gäller jämställdhetsrevisionen, andelen kvinnor bland chefer och i ledningsgrupper samt vilka krav respektive trafikverk ställer i upphandlingsunderlag och dylikt.

Delmålet bör också att följas upp i den årliga trafikslagsövergripande uppföljningen av de transportpolitiska målen som SIKA haft i uppdrag att göra.

Statistik uppdelad på kvinnor och män bör bli standard

Enligt förordningen om den officiella statistiken ska individbaserad officiell statistik vara könsuppdelad. Den statistik som trafikverken med flera tar fram och redovisar i årsredovisningar och sektorsrapporter med mera är dock inte officiell statistik och omfattas därför inte av statistikförordningen. SIKA anser att även denna statistik i enlighet med statistikförordningen bör vara utformad så att skillnader mellan kvinnor och män kan belysas. Detta innebär att all individbaserad statistik inom transportsektorn bör redovisas på kvinnor, män och totalt. Undantag från den regeln bör motiveras i anslutning till den presenterade statistiken. I praktiken bör endast insamlingssvårigheter motivera en icke könsuppdelad statistik.

Kvinnor syns inte i statistiken om transportsektorn idag

För att få en rättvisande helhetsbild av transportsektorn som arbetsplats är det viktigt att vidga synen på vilka som arbetar i transportsektorn. Flera av de idag typiskt kvinnliga delarna av transportsektorn syns inte i branschstatistiken för transportsektorn. Exempelvis är det svårt att urskilja servicepersonal inom transportsektorn från servicepersonal i andra branscher.

Fortsatt arbete

Föreliggande rapport utgör bara en början på utvecklingen av delmålet om ett jämställt transportsystem. Om regeringen menar allvar med det nya delmålet kan man inte stanna i och med detta. Ett fortsatt arbete som innebär att de övergripande förslag som vi lämnar i den här rapporten vidareutvecklas till mer genomarbetade och tidsatta etappmål måste till.

Förutom det fortsatta arbetet med att ta fram etappmål, bör samtliga myndigheter och övriga inom sektorn se över det egna arbetet för att verka mot ett mer jämställt transportsystem. Inom SIKA kan vi bl.a. se över statistiken och redovisningen av den samt ytterligare undersöka vad prognosmodellerna klarar av. När nya uppdrag planeras bör jämställdhetsperspektivet finnas med redan i planeringsstadiet. För SIKA:s del kan nästa omgång av det samhällsekonomiska metodarbetet och kommande inriktningsplanering nämnas som exempel.

7 Referenser

- Alm, C, & Lindberg, E (2000), *Perceived risk, feelings of safety and worry associated with different travel modes. Pilot study*. KFB-meddelande 2000:7. Stockholm: KFB.
- Bennulf, M, Kjellström, K, & Lundin, U (1996), *Bilen – miljöbov, mjölkkossa eller räddare i nöden?* I Nilsson, L (red.), *Västsvenska perspektiv*. SOM-rapport nr 17, 13-38. Göteborg: Göteborgs universitet, SOM –institutet.
- Berge, G, & Nondal, T (1994), *Livsstil som barriere. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*. TØI rapport 267/1994. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Biel, A (1998), *Faktisk bilanvändning och beredvillighet att minska användningen*. I M. Bennulf, N. Fransson, M. Polk, & A. Biel, *Bilismen och miljön. Attityder och attitydbildning* (pp. 48-55). KFB-Rapport 1998:4. Stockholm: KFB.
- Davidsson, P, Eklöv, G (1993), *Kan man ta bussen? En litteraturstudie om kunskapens roll för val av färdssätt vid arbetspendling*, Transportforskningsenheten (TRUM) och Företagsekonomiska institutionen Umeå Universitet, 1993:1
- Eriksson, L, Garvill, J, (2000), *Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv, En litteraturöversikt*, Transportforskningsenheten (TRUM), Umeå Universitet, 2000:05.
- Ingelsson, M, Rosén, P, Warsén, L (1998), *Trafikpolitik i ett genusperspektiv*, KFB-meddelande 1998:22
- Jerndal, R, *Kvinnor och informationsteknik*, KFB-Rapport 2000:52
- Krantz, L-G. (1997), *Mäns och kvinnors rörlighet i Sverige*. Occasional Papers 1997:3: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet
- Krantz, L-G. (1999), *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.
- Lundkvist, H (1998), *Ojämsställdhetens miljöer*, Svenska kommunförbundet.
- Länsstyrelsen i Västerbottens län, (1998), *Möten i Västerbotten - Kvinnors och mäns kollektiva resande i Västerbottens län*, Meddelande 10 1998.

Nilsson, M (1995), *Transportbeteende och miljö. Betydelsen av kunskap och attityder*. Miljöpsykologiska monografier 10. Lund: Sektionen för arkitektur, Lunds tekniska högskola.

NUTEK, *Jämställdhet och lönsamhet*, R1999:19.

Polk, M (2001), *Gender equality and sustainable development - The need for debate in transportation policy in Sweden*, Transportpolitik i Fokus, Nr 1 2001, Vinnova.

Polk, M (1998), Har kvinnor i Sverige lättare än män att anpassa sig till ett ekologiskt hållbart transportsystem? I M. Bennulf, N. Fransson, M. Polk, & A. Biel, *Bilismen och miljön. Attityder och attitydbildning* (pp. 18-32). KFB-Rapport 1998:4. Stockholm: KFB.

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

Proposition 1997/98:56, *Transportpolitik för en hållbar utveckling*.

Regeringskansliet, (2001), *Gör det jämt – Att integrera jämställdheten i verksamheten*.

Regeringskansliet, *Jämmt - En tidning om regeringens jämställdhetspolitik*, april 2000.

Regionplane- och trafikkontoret, (2001) *Kvinnorna, näringslivet och framtiden*, Rapport 2001:5.

SCB, Arbetskraftsundersökningen (AKU) 1978-2001, www.scb.se.

SCB, Arbetskraftsundersökningen (AKU) 2001, www.scb.se.

SCB, (2001) *Avstånd mellan bostad och arbete 1999*, underlagsmaterial till rapport. 2001.

SCB, Tidsanvändningsundersökningen 2000/01, www.scb.se.

SIKA, *Kommunikationsmönster hos befolkningen*, SIKA Rapport 2001:6

SIKA, *Vidareutveckling av de transportpolitiska målen*, SIKA Rapport 2001:1.

SIKA/SCB, Riks-RVU och RES, åren 1994 (kvartal 2) t.o.m. 2001.

SOU 2001:4, *Jämställdhet – transporter och IT*, Slutbetänkande från Jämställdhetsrådet för transporter och IT.

Vägverket, *Vägverkets strategi för ett jämställt transportsystem*, Utkast juli 2002.

BILAGA

Arbetsgrupp inom SIKA

Åsa Vagland, projektledare
Marika Engström
Göran Friberg
Anna Johansson
Anders Wärmark

Samråd

På grund av den korta tid som SIKA haft på sig för att genomföra uppdraget har det inte varit möjligt att ha det nära samarbete med trafikverken som avsågs i uppdraget. Trafikverken har i möjligaste mån informerats om uppdraget genom Verksgruppen och de personer inom respektive trafikverk som ansvarar för jämställdhetsfrågorna.

Kontaktpersoner på trafikverken

Karl-Erik Axelsson, Vägverket
Helene Jansson, Luftfartsverket
Birgitta Törne, Banverket
Lars Vieweg, Sjöfartsverket