

# Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transport- infrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

## Inledning

**Nätverket för Jämställdhet i transportsektorn** (nedan kallat Nätverket) har fått tillfälle att yttra sig över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037, publikation 2020:186.

Våren 2002 bildades Nätverket Jämställdhet i transportsektorn (tidigare kallat Nätverket Kvinnor i transportpolitiken) med målet att bidra till förverkligandet av jämställdhet inom transportsektorn. Utmaningarna är stora och för att driva arbetet framåt behövs kompetenser från olika områden och olika nivåer i samhället. Nätverket är ett forum där olika kompetenser kan mötas kring engagemanget för transportpolitiska frågor kopplat till jämställdhet.

Remissvaret är utarbetat av Hanna Wennberg (ordförande i nätverket) och Lena Smidfelt Rosqvist, i samverkan med Charlotta Faith-Ell och Karin Svensson Smith vilka också var representerade på ett remissmöte med infrastrukturminister Tomas Eneroth den 27 januari 2021.

Som en del i att samla nätverkets inspel till arbetet med nationell transportplan har nätverket ordnat ett webinarium den 19 november 2020. På seminariet gavs inspel i form av korta föredrag av åtta experter från forskningen, planeringen och praktiken. Därefter hölls en workshop där alla deltagare fick ge sina inspel vilka ligger till grund för detta remissvar. Se även bilaga 1.

## Sammanfattning av synpunkterna

**Nätverkets intryck är att jämställdhetsperspektivet inte hanteras på ett tillfredsställande sätt i inriktningsunderlaget.** Med tanke på att vi har haft ett transportpolitiskt jämställdhetsmål i tjugo år, med en kunskaps- och metodutveckling vad gäller att applicera jämställdhetsperspektiv i praktisk transportplanering, är det rimligt att förvänta sig mer.

Uppdraget från regeringen till Trafikverket har varit tydligt: "*Trafikverket ska redovisa genus- och socioekonomiska effekter på det som föreslås i nationella planen*". Jämställdheten nämns förvisso i inriktningsunderlaget, hela 32 gånger om man räknar, men ofta i termer av att "det är svårt" och "det är komplext". Undantaget är ett resonemang om att sänkt bashastighet i tätort (s. 35) har positiva jämställdhetskONSEKVENSER med hänvisning till en utredning av Trafikanalys - vilket är ett

bra och rimligt resonemang. I övrigt är det just "svårt" och "komplext". **Det inger ringa förhoppningar om att kommande plan kommer att kunna leva upp till regeringens uppdrag vad gäller att beakta jämställdheten.**

Exempel på två citat ur inriktningsunderlaget där olika "svårigheter" uttrycks:

*"Det är inte möjligt att entydigt bedöma hur de lagda inriktningsförslagen påverkar jämställdheten, på grund av dessa frågeställningars komplexa natur." (s. 147)*

*"Det är svårt att bedöma på vilket sätt som inriktningarna skulle komma att påverka jämställdheten. Eftersom män reser längre, tenderar de att dra mer nytta av ökade möjligheter till längre arbetsresor. Mycket förenklat kan man förmoda att åtgärder utformade för att bidra till regionförstoring antas ha en något negativ effekt på jämställdheten, medan åtgärder i trygga miljöer och lokalt resande generellt kan antas bidra mer positivt." (s. 18)*

**Jämställdhet är en fråga som har sitt eget berättigande. Jämställdheten fungerar dessutom som ett medel för klimatomställningen av transportsystemet - ett transportsystem som inte är hållbart, är helt enkelt inte jämställt. Detta perspektiv missar inriktningsunderlaget.**

**I inriktningsunderlaget saknas förslag för ett transporteffektivt samhälle som gör att tillgängligheten kan öka samtidigt som mängden trafik minskar, frågor som har tydliga jämställdhets- och jämlikhetsaspekter.** I stället räknar Trafikverket med att vägtrafiken fortsätter att öka enligt den så kallade basprognosen som de presenterade tidigare i år och att satsningar på i huvudsak biodrivmedel och elektrifiering ska klara transportsektorns klimatutsläpp. Sett utifrån Sveriges jämställdhetsmål om att kvinnor och män ska ha samma makt att utforma samhället är detta anmärkningsvärt. Ska kvinnor och män ha samma makt avseende transportsystemet är det viktigt att tillmäta kvinnors större vilja till klimatomställning och acceptans för åtgärder för att åstadkomma denna betydelse åtminstone någon betydelse.

En jämställdhetsintegrerad transportplanering kan inte bortse från de skillnader i såväl beteende, preferenser och normer som finns mellan män och kvinnor idag vid varken problembeskrivning, genomförande eller planering och beslut för transportsystemet med sin roll i såväl våra vardagsliv som i vår förmåga att tackla samhällets klimatomställning. En analys av ett "tänk om"-scenario, där transportplaneringen antas inkludera kvinnors preferenser och där beteende hos såväl kvinnor som män anpassats efter detta, har visat att en sådan förändring mot mer jämställda transportbeteenden och normer skulle kunna sänka Sveriges utsläpp av CO<sub>2</sub> från persontransporter med så mycket som 29 procent. **För en realisering av den potential som denna analys visar krävs ett annat inriktningsunderlag än det som nu presenterats.**

Utifrån Nätverkets perspektiv finns det fem huvudsakliga vägar framåt för att bättre beakta jämställdhetsperspektivet i arbetet med nationell transportplan:

- Det behövs ett systematiskt arbete kring jämställdhet och transporter i den nationella transportplanen.
- Ett jämställdhetsscenario behöver utvecklas för att utgöra en referens till gällande plan.
- Jämställdhet ska integreras i planen till exempel genom att tillämpa metod för jämställdhetskonskvensbeskrivning.
- Utfallet av jämställdhetsperspektivet i planen ska följas upp.
- Fortsatta investeringar i forskning och innovation inom jämställdhetsområdet behövs.

Nätverket ser mycket positivt på det fokus som regeringen ger jämställdhetsfrågan. Men nu är det också upp till bevis på hur vi går från ord till handling.

## Om jämställdhet och transporter

Jämställdhet innebär att män och kvinnor ska ha samma makt att forma både samhället och sina egna liv. Det innebär alltså inte att kvinnor och män ska göra lika utan att de ska ha lika möjligheter att påverka hur samhället utvecklas och lika möjligheter att utforma sina egna liv. Detta betyder för transportsektorn att män och kvinnor ska ha samma möjlighet att välja de resalternativ som passar deras förutsättningar, värderingar och prioriteringar bäst. I planeringen av transportsystemet betyder det att både kvinnors och mäns förutsättningar, värderingar och prioriteringar ska ligga till grund för det transportsystem vi skapar liksom om en jämn fördelning av makt och inflytande i planeringen.

**Transportsektorn är jämställd då:**

1. kvinnors resvanor väger lika tungt i planeringen som mäns,
2. kvinnors inställning till utformning av transportsystemet tillmäts lika stor vikt som mäns inställning och
3. kvinnors förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen – från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av planer.

Givet dagens roller och fördelning av resurser väljer män och kvinnor som generella grupper sina resmönster olika och har även olika värderingar. Män reser mer och framförallt mer med bil där de har fler kilometer än kvinnor för alla ärenden (arbete/skola, tjänsteresor, service/inköp, fritidsresor och annat). Det finns även systematiska skillnader i hur kvinnor och män ser på olika åtgärder i transportsystemet. Kvinnor är mer intresserade av satsningar på kollektiva färdssätt, trafiksäkerhet och åtgärder som minskar transporternas miljökonsekvenser. Skillnader i attityder till miljöförbättrande åtgärder är dessutom tydligt större för transportrelaterade frågor än andra som uppvärmning, konsumtion eller hur vi tvättar etc. Män har dock generellt större makt över de beslut

som fattas i transportsektorn räknat i representation i beslutsfattande organ på såväl lokal som nationell nivå.

Män och kvinnor har samma makt att transportmässigt forma sina liv endast då olika transportalternativ har ungefär lika relativ attraktivitet. Med dagens transportsystemutformning (som bygger på många års ackumulerade investeringar) betyder det att alternativ till bil måste ges en flexibilitet och restid som ligger relativt betydligt närmare bilens än vad som i dagsläget är fallet. Det handlar också om att skapa flera olika resalternativ, en valfrihet som inte hänvisar människor till endast ett alternativ, vilket är en förutsättning för god tillgänglighet för både kvinnor och män. Transportsystemet har betydelse för ekonomisk jämställdhet och för att utjämna fördelningen av det obetalda hem och omsorgsarbetet genom att vara medlet för tillgången till arbete, utbildning och service i samhället. Då måste dock kvinnors respektive mäns resefterfrågan beaktas i planeringen i tidigt skede, redan i den nationella transportplaneringen, med utgångspunkt i den forskning som finns om kvinnors/mäns resande och värderingar.

Sett från perspektivet att kvinnor och män ska ha samma makt att utforma samhället avseende transportsystemet är det viktigt att tillmäta kvinnors större vilja till klimatanpassning och acceptans för åtgärder för att åstadkomma denna betydelse. Att jämställdhetsanpassa transportsystemet är alltså samtidigt att anlägga ett genusperspektiv på klimatomställningen. Och även om det inte självklart är en jämställdhetsfråga är det värt att påminna om att kvinnors attityder i favör av en klimatomställning i högre grad sammanfaller med yngre generationers inställning till dessa frågor än vad mäns generella attityder gör. För investeringar i transportsystemet är det ålders- och tidsperspektivet av speciell betydelse eftersom dessa ofta har mycket långsiktiga effekter som i större utsträckning påverkar kommande generationers möjligheter att använda transportsystemet än nuvarande (äldre) generationer.

**Transportsystemet utgör alltså en facilitator för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen och därigenom det transportpolitiska jämställdhetsmålet. Jämställdheten är dock inte bara ett mål i sig, utan också ett medel för att nå andra mål såsom miljö- och klimatmål. Tidigare forskning av Lunds universitet, Trivector och Göteborgs universitet visar att en förändring mot ett mer jämställt inriktat transportsystem, med jämställda beteenden och normer, skulle kunna sänka Sveriges utsläpp av CO2 från persontransport med 29 procent.**

För ytterligare kunskapsunderlag om jämställdhet och transport, läs gärna en forsknings-sammanställning som Lena Smidfelt Rosqvist gjort 2020 på uppdrag åt Vinnova:

<https://www.vinnova.se/publikationer/jamstallldhet-och-transportsystemet/>.

För mer vägledning om jämställdhetskonskvensbedömning, se "Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen" av Jon Halling, Charlotta Faith-Ell, och Lena Levin: <https://www.k2centrum.se/transportplanering-i-forandring-en-handbok-om-jamstallldhetskonskvensbedomning-i>.

## Vägen till en jämställd transportplan

Hur kommer vi då till en transportplan som beaktar jämställdhetsperspektivet? Utifrån tidigare forskning och resultatet av de inspel som inkom på nätverkets webbseminarium den 19 november 2020 (bilaga 1) föreslår Nätverket att utformningen av planen bygger på följande principer:

- Transportplaneringen bygger på ett dialoginriktat arbetssätt där både kvinnor och mäns åsikter tillmäts samma tyngd.
- Det finns en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.
- Både kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar utgör grund för problemformuleringen.
- De transportpolitiska målen, jämställdhetspolitiska målen och generationsmålet ingår som en naturlig del i planeringen och mäts och följs upp.
- Jämställdhetskonskvensbeskrivning (JKB) görs för den nationella planen (här finns det idag en handbok kallad "Transportplanering i förändring").
- Planeringen drar nytta av den pågående digitaliseringen och tillämpar den för att analysera och utveckla ett jämställt transportsystem.
- Steg 1- och 2-åtgärder ingår som en naturlig del i planeringsdirektiven.
- Planeringsdirektiven är tydliga och utan motstridiga målsättningar och pekar tydligt på att ett jämställdhetsperspektiv ska finnas med i planeringen.

## Utgångspunkter för ett jämställdhetsscenario

Vad skulle man kunna utgå ifrån i utvecklingen av ett jämställdhetsscenario? Utifrån tidigare forskning och resultatet av inspelerna på det nämnda webbseminariet (bilaga 1) föreslår Nätverket att utgångspunkterna i ett jämställdhetsscenario skulle kunna vara följande:

1. Transportsystemet bidrar till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.
2. Transportsystemet bidrar till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.
3. Transportsystemet bidrar till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män flickor och pojkar.
4. Transportsystemet bidrar till att kvinnor och män har samma möjlighet att välja att leva och bo i eller utanför staden.
5. Kvinnor och män har makten över sitt resande vilket innebär att både kvinnor och män kan välja flera transportslag och hur mycket de reser.
6. Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet undanröjs genom ett systematiskt arbete i planering, genomförande och drift av transportsystemet.

Dessa punkter skulle även kunna utgöra en grund för bedömningen av vilka åtgärder i transportplanen som kan bidra till ett jämställt transportsystem.

## Bilaga 1

### Webbseminarium 19 november 2020: Jämställdhet i nationell transportplan

*För medlemmar och andra intresserade – webbseminariet var öppet för alla. 63 personer deltog.*

Det är dags för mer jämställdhet i nationella transportplanen och länstransportplanerna. Regeringen kräver att Trafikverket redovisar genus- och socioekonomiska effekter på det som föreslås i nationella planen: "Startskottet för den planen sker nu. Den kommer att få ett tydligare fokus på klimatet, på regionförstoring, genus och socioekonomi", säger infrastrukturminister Tomas Eneroth i DN. Även klimatfrågan är en jämställdhetsfråga, men man kan föra motsatt resonemang om regionförstoringen. Kanske du vill veta mer hur vi menar då? I så fall ska du vara med på nätverkets webbseminarium där vi samlar ett gäng experter som alla ger sina inspel till det planarbete som drar igång nu. Det är positivt att regeringen efterfrågar mer jämställdhet – nu får vi tillsammans se till att det också påverkar innehållet i kommande plan.

#### PROGRAM:

13.00–13.15: Inledning av nätverkets ordförande **Hanna Wennberg**.

13.15–13.55: Föredrag på några relevanta teman av följande experter:

- **Christian Dymén**, forskare Trivector – om betydelsen av normer och jämställdhet för hållbarhetsomställningen av transportsystemet.
- **Christina Lindkvist**, docent och biträdande professor Malmö universitet – om regionförstoring med jämställdhetsglasögon.
- **Lena Levin**, forskningsledare VTI, och Aná Gil Sola, biträdande lektor Göteborgs universitet – om sociala konsekvenser och vardagslivsperspektiv på resandet.
- **Charlotta Faith-Ell**, forskningsansvarig WSP och universitetslektor Mittuniversitetet – om hur jämställdhetspolitiska mål kan omsättas i praktiken.

13.55–14.25: Tolkning av inriktning och inspel till kommande plan ges av följande representanter från politiken, forskningen och praktiken:

- **Karin Svensson Smith**, kommunpolitiker i Lund och tidigare riksdagspolitiker och ordförande i trafikutskottet.
- **Lena Smidfelt Rosqvist**, forskningschef Trivector och expert inom jämställdhet och hållbara transporter.
- **Lisa Ström**, regionplanerare med fokus på social hållbarhet på Göteborgsregionens kommunalförbund (GR).

14.25–14.55: Samtal i grupp där alla har möjlighet att ge inspel.

14.55–15.00: Avslutning.

Föredragen går att ta del av via nätverkets webbplats:

<http://jamstalldtransport.se/aktiviteter/webbseminarium-19-november-jamstalldhet-i-nationell-transportplan/>