

Yttrande över förslag till Nationell transportplan 2018 – 2029

Inledning

Nätverket för Jämställdhet i transportsektorn (nedan kallat Nätverket) har fått tillfälle att yttra sig över förslaget till nationell transportplan 2018-2029.

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.

Yttrandet inleds med en sammanfattning av våra viktigaste synpunkter. Därefter följer en analys av jämställdhetsperspektivet i planen samt förslag på hur jämställdhet i framtiden kan integreras i planarbetet.

Remissvaret är utarbetat i samverkan mellan Charlotta Faith-Ell, Nätverket Jämställdhet i transportsektorn samt Lena Smidfelt Rosqvist och Hanna Wennberg, Trivector. Som en del i utarbetandet av remissvaret anordnade nätverket tillsammans med riksdagens trafikutskott en workshop om hur ett jämställdhetsscenario skulle kunna se ut i den nationella transportplanen. Workshopen hölls i riksdagens trafikutskott den 29 november 2017. Bilaga 1 redovisar vilka som deltog i workshopen.

Sammanfattning av de viktigaste synpunkterna

Nätverkets allmänna intryck är att jämställdhetsperspektivet saknas i planen. Syftet med planen är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att jämställdhet utgör en central del i utformningen och utvärderingen av planen. Så är dock inte fallet. Jämställdhetsperspektivet saknas i princip helt förutom i den del som rör forskning och innovation.

Utifrån Nätverkets perspektiv finns det fem tydliga vägar framåt:

- a) Det behövs ett systematiskt arbete kring jämställdhet och transporter i transportplaneringen
- b) Ett jämställdhetsscenario behöver utvecklas för att utgöra en referens till dagens plan
- c) Jämställdhet ska integreras i planen till exempel genom att tillämpa Jämställdhetskonsekvensbeskrivning (JKB)
- d) Utfallet av jämställdhetsperspektivet i planen ska följas upp
- e) Fortsatta investeringar i forskning och innovation inom jämställdhetsområdet.

I brist på jämställdhetsscenario i nuvarande plan skulle våra utgångspunkter för ett jämställdhetsscenario kunna utgöra en grund för bedömningen av vilka åtgärder i nuvarande plan som kan bidra till ett jämställt transportsystem.

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 färdstätt, 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, studier och service/aktiviteter 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 målet.

Jämställdhet i förslaget till Nationell transportplan

Sett till beskrivningen av planens ram och kontext framträder de transportpolitiska målen som centrala. I planen anges att Trafikverkets uppdrag och utgångspunkter har varit:

- *Transportpolitiska mål*, infrastrukturproposition och direktiv
- Samhällsutmaningar
- Investeringar i nationell plan 2014-2025
- Nationella eller regionala brister i relation till transportpolitiska mål
- Fyrstegsprincipen

Vidare återfinns de transportpolitiska målen i syftet med planen:

Syftet med denna plan är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framför allt att:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

Om man då ser till hur jämställdhet är formulerat i det transportpolitiska målet kan man se att det finns i funktionsmålet – Tillgänglighet och dess precisering:

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. **Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.***

I preciseringen av funktionsmålet anges att: *Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.* Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att jämställdhet skulle utgöra en central del i utformningen och utvärderingen av planen.

Hur hanteras då jämställdhet i planen?

Generellt kan man konstatera att jämställdhet hanteras svepande, främst som inramning och för att skapa kontext till planen. Främst i kapitel 1 *Uppdrag och förutsättningar* samt 2 *Samhällsutveckling och utmaningar* där man konstaterar att jämställdhet är viktigt.

1.2.3. FN:s Agenda 2030 [...] Transportsektorn är avgörande för att vi ska nå ett hållbart samhälle och för första gången ingår transportsektorn i målen, inte som ett eget område utan integrerad i flera delmål. Aspekter som är relevanta för det svenska transportsystemet relaterar bland annat till hälsa, energieffektivitet och klimat, förlust av ekosystem och biologisk mångfald. Även aspekter som säkerhet, trygghet, jämställdhet, god tillgänglighet och användbarhet för alla grupper i samhället är i fokus. Kopplingen mellan transportsystemet och Agenda 2030 kan sammanfattas som tillgänglighet i ett hållbart samhälle. (s 35)

2.1 Utmaningar i transportsystemet [...] *Till den sociala hållbarheten hör trafiksäkerhet, trygghet, hälsopåverkan från exempelvis buller och luftföroreningar, jämställdhet, god tillgänglighet och användbarhet för alla grupper i samhället. Ekonomisk hållbarhet handlar om god hushållning, en rimlig fördelning av resurser och att den ekonomiska utvecklingen inte sker på bekostnad av den miljömässiga eller sociala hållbarheten.* (s 47)

2.4.6. Ett inkluderande samhälle [...] *Ett jämställdhetsperspektiv ska finnas i alla beslut som fattas inom transportpolitiken. Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot allas transportbehov, oavsett könstillhörighet. Allas värderingar ska tillmätas lika vikt.* Transportsystemet behöver även tillgodose behoven hos människor i olika åldrar och med olika bakgrund och ekonomiska förutsättningar. Tydlig och lättillgänglig information är viktigt för alla och särskilt för nyanlända och för en åldrande befolkning. (s 62)

[...] Sedan tidigare finns ett utvecklat arbete kring tillgänglighet för funktionsnedsatta och det finns resurser för att arbeta med barns resande och jämställdhet. *Det finns dock ett behov av ett mer samlat grepp kring hållbarhet i stort och den sociala dimensionen. Nya kunskaper och erfarenheter behöver successivt införlivas i Trafikverkets arbetsätt. Viktiga utgångspunkter för detta arbete är bland annat det transportpolitiska målet om att medverka till att "ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet", FN:s nya utvecklingsmål Agenda 2030 och det svenska miljömålet God bebyggd miljö.* (s 62)

Jämställdhetsperspektivet följer alltså inte med i den konkreta planen med två undantag.

Inledningsvis, i sammanfattningen kallad *Planen i korthet* anges att:

Generellt bedöms planen bidra till ökad tillgänglighet för befolkningen i stort, men föreslagna åtgärder kan samtidigt upprätthålla eller förstärka skillnader mellan befolkningsstarka regioner med tillväxt och områden i landsbygder med minskande befolkningsunderlag. Även ur ett jämställdhetsperspektiv bidrar planen positivt genom att generellt öka möjligheterna att tillgodose efterfrågan på resor med olika färdmedel (s 31).

Detta är den sammanfattande bedömningen av planens effekter på jämställdhet. Bedömningen grundar sig på ett antagande om att mer infrastruktur per automatik ger större valfrihet. Detta skulle kunna vara sant men behöver inte vara så. Det som är centralt att beskriva på vilket sätt de olika plandelarna bidrar till att ge kvinnor och män samma möjlighet att välja de resalternativ som passar deras förutsättningar, värderingar och prioriteringar bäst.

Den del av planen som främst hanterar jämställdhet är Forskning och innovation. Här ges jämställdhet en mer framträdande roll vilket Nätverket ser som mycket positivt. Skälet till detta är att vi ser att det finns ett stort behov av forskning som bidrar till en bättre förståelse av vad ett jämställt transportsystem skulle kunna vara och hur vi kommer dit.

Morgondagens transportsystem, Forskning och innovation, Forskning och innovation inom följande områden föreslås prioriteras under planperioden: [..]

- *ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad. (s 22)*

Forskning och innovation inom området *Ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad prioriteras under planperioden*. Stora satsningar har sedan tidigare gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer. Planförslaget omfattar också forskning om landsbygdens transporter. När det gäller social hållbarhet är forskning som sätter människan i centrum för planeringen och trycker på vikten av att beakta befolkningens hela mångfald i fokus. *Potentialen att ta tillvara digitaliseringens möjligheter stärks också genom satsningen på forskning och innovation om ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad. (s 31)*

Nätverket anser att det är positivt att jämställdhet även finns med som en delaspekt till aspekten befolkning i miljöbedömningen.

Vår bedömning är dock att om Sverige uppfylla det transportpolitiska målet med avseende på jämställdhet krävs mer. Ett jämställdhetsscenario behöver utvecklas för att utgöra en referens till dagens planering. Vidare behöver konsekvenserna av planen med avseende på jämställdhet beskrivas och bedömas.

Utgångspunkter för ett jämställdhetsscenario

Vad skulle man kunna utgå ifrån i utvecklingen av ett jämställdhetsscenario? Utifrån tidigare forskning och resultatet av workshopen den 29 november 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 nuvarande plan som kan bidra till ett jämställt transportsystem.

Vägen till en jämställd transportplan

Hur kommer vi då till en jämställd transportplan? Utifrån tidigare forskning och resultatet av workshopen den 29 november föreslår Nätverket att utformningen av den nationella planen bygger på följande principer:

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

Charlotta Faith-Ell

Ordförande i Nätverket för Jämställdhet i transportsektorn

Bilaga 1 Deltagare vid workshop om hur ett jämställdhetsscenario skulle kunna se ut i den nationella planen

29 november 2017

Deltagare

Jon Halling
Hanna Wennberg
Sesselía Árnadóttir
Anja Quester
Elisabeth Sinclair
Jennie Bäckman
Maria Nimvik Stern
Jenny Kihlberg
Sverker Falk-Lissel
Anna Melin Berglund
Karin Svensson Smith
Per Lindroth
Lena Eriksson
Rickard Lejonhjärta Stenberg
Jenny Schelin
Fariba Daryani
Kerstin Alquist
Eva Lind Båth
Lena Levin
Hans Antonsson
Anna Carlsson
Lena Smidfelt Rosqvist
Charlotta Faith-Ell

Organisation

Tyréns
Trivector
Trafikförvaltningen SLL
Trafikförvaltningen SLL
Norrbotniabanegruppen
Diskrimineringsombudsmannen
Mälardalsrådet
Stockholm stad
Socialdemokraterna i Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen SLL
Riksdagens trafikutskott
Trafikverket
Trafikverket
WSP
WSP
Stockholms Stad
Stockholms Stad
Nätverket Jämställdhet i Transportsektorn
VTI och K2
KMV Forum AB
Chalmers Industriteknik
Trivector
Nätverket Jämställdhet i Transportsektorn