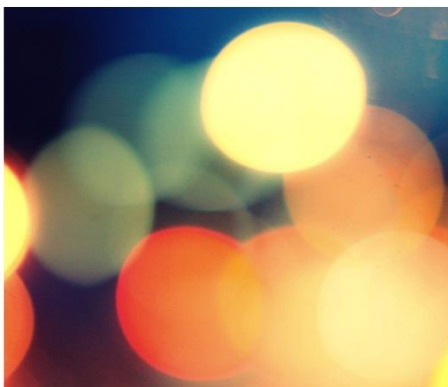
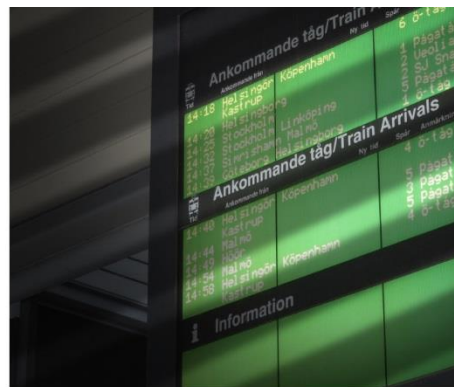
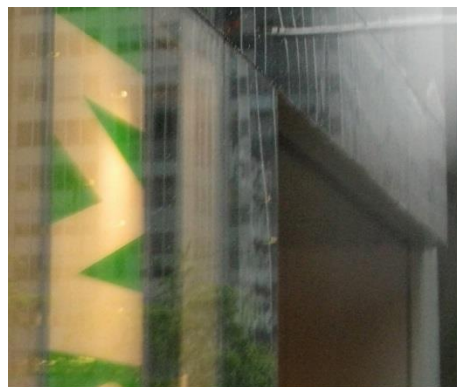


Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering

Nulägesbeskrivning



Dokumentinformation

Titel: Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning

Serie nr: PM 2017:52

Projektnr: 16216

Författare: Christian Dymén
Hanna Wennberg
Lena Smidfelt Rosqvist
Joakim Slotte

**Kvalitets-
granskning:** Lena Smidfelt Rosqvist

Beställare: Region Kronoberg
Kontaktperson: Camilla Ottosson, tel 0767-20 78 13

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
v1.1	2017-11-24		Beställare
v1.2	2017-12-12	Mindre justeringar	Beställare
v1.3	2017-12-13	Mindre justeringar	Beställare

Förord

Trivector har fått i uppdrag av Region Kronoberg att delta som experter inom teamet som ska genomföra projektet *Handlingsplan jämställd regional tillväxt*. Region Kronoberg har ambitioner om att inkludera sociala frågor och genomföra konsekvensbedömningar av den regionala transportinfrastrukturplaneringen. Man saknar dock ännu verktyg, metoder och kompetens att göra detta i praktiken. Nämnt projekt undersöker och tar fram en praktiskt tillämpbar modell för social konsekvensbedömning för regionens transportinfrastrukturplanering, genom en integrerad process med relevanta tjänstepersoner och politiker. Syftet är att inkludera jämställdhet och andra intersektionella perspektiv i transportinfrastrukturplaneringen och få in dessa i hela processen, från planering till genomförande.

En del av arbetet innefattar en nulägesbeskrivning som beskriver vad ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i transportplaneringen i Kronoberg innebär, samt vilka faktorer som är viktiga att beakta då konsekvensbedömningar utifrån jämställdhet och jämlikhet ska göras.

Projektledare för arbetet har varit tekn. dr Christian Dymén, och tekn. dr. Lena Smidfelt Rosqvist har varit affärsansvarig och kvalitetsgranskare. Rapporten har skrivits av nämnda personer samt tekn. dr Hanna Wennberg och civ.ing. Joakim Slotte.

Uppdragsledare vid Region Kronoberg har varit Camilla Ottosson och Elsa Anderman

Stockholm och Lund 2017-11-24

Sammanfattning

Denna nulägesbeskrivning beskriver vad ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i transportplaneringen i Kronoberg innebär, samt vilka faktorer som är viktiga att beakta då konsekvensbedömningar utifrån jämställdhet och jämlikhet ska göras. Nulägesbeskrivningen beskriver också situationen i Region Kronoberg vad gäller jämställdhet och jämlikhet i ett transportperspektiv.

En konsekvensbedömning utifrån jämlikhet och jämställdhet bör som minst innehålla följande fem huvudmoment:

- ▶ Lagar, mål och strategier – en beskrivning av vilka lagar, mål och strategier som konsekvensbedömningen ska bedömas mot
- ▶ Nulägesbeskrivning - en beskrivning av nuläget för de grupper av människor som bedömningen gäller
- ▶ Bedömningskriterier – kriterier som bedömningen ska göras mot
- ▶ Bedömning av föreslagna åtgärder
- ▶ Uppföljning

Lagar, mål och strategier

För jämställdhet är det framförallt de jämställdhetspolitiska målen samt de transportpolitiska målen som bör beaktas.

- ▶ **Jämställdhet** innebär enligt det jämställdhetspolitiska målet lika rättigheter för kvinnor och män. Ett tillstånd när kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. De ska ha lika mycket makt att påverka både sina egna liv och samhället. Det transportpolitiska målet stipulerar att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För jämlikhet är diskrimineringslagstiftningen, barnkonventionen och de nationella och regionala folkhälsomålen relevanta att beakta. Satsningar på infrastrukturen ska bidra till att uppnå dessa mål.

- ▶ **Jämlikhet** är ett socialt tillstånd där alla människor i ett samhälle har samma status och respekt och att alla människor är lika mycket värda oavsett kön, könsöverskridande identitet och uttryck, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Det innefattar bland annat att alla människor har lika rättigheter enligt lagen, men handlar också om ekonomisk jämlikhet, t ex lika tillgång till arbete, utbildning och sjukvård. Jämlikhet innebär också lika möjligheter och skyldigheter i samhället i sin helhet.

Nulägesbeskrivning

I syfte att beskriva nuläget utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv, bör i vart fall, kön, ålder, funktionsnedsättning, socioekonomi, etnicitet och ohälsa beaktas.

- ▶ Det finns systematiska skillnader mellan kvinnor och män (i Kronoberg och i Sverige generellt) när det gäller resvanor och därmed utsläpp av växthusgaser och aktiv mobilitet, attityder till bilanvändning, och representation i beslutande organ. Kvinnor är generellt underrepresenterade i beslutande organ och har generellt värderingar och resvanor som är mer hållbara jämfört med män.
- ▶ Det finns stora skillnader i resmönster då olika åldersgrupper jämförs. För äldre kvinnor och män, över 65 år, i Kronoberg är resor kopplade till inköp och service de vanligaste. Den vanligaste resan för personer under 25 år och mellan 25 och 64 i Kronoberg är kopplad till arbete och skola. Personer under 25 år använder kollektivtrafik, cykel och gång i större utsträckning än övriga grupper.
- ▶ Kvinnor och män med funktionsnedsättning i Kronoberg reser betydligt mindre än personer som inte har någon funktionsnedsättning.
- ▶ Utlandsfödda kvinnor och män har, i mindre utsträckning än andra grupper, körkort eller tillgång till bil, och reser oftare tidigare morgnar och sena kvällar. De påverkas därför negativt av långa väntetider i kollektivtrafiken tidiga morgnar och sena kvällar.
- ▶ Socialt utsatta grupper (ofta en kombination av socioekonomisk status och etnicitet) påverkas i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens baksidor (exempelvis olycksrisker, buller, dålig luft, barriäreffekter, och bristande infrastruktur), samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. I Kronoberg återfinns områden med förhöjd risk för social utsatthet och utanförskap framförallt utanför tätorterna.
- ▶ Behov och förutsättningar för boende i städer/tätorter respektive på lands- och glesbygder är också viktiga att beakta i transportplaneringen. Resandet skiljer sig åt mellan stad och land med ett större bilberoende på landsbygden även om det finns potential för ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- ▶ Även om resmönster skiljer sig mellan olika grupper av människor i Kronoberg är bilen fortfarande det vanligaste färdmedlet. Detta innebär att invånarnas rörlighet och tillgänglighet i första hand varit anpassat till bilen. Ur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv kan sägas att satsningar på framförallt kollektiv-, gång- och cykeltrafik framförallt gynnar de grupper av människor som, jämfört med exempelvis medelålders män, inte har lika hög tillgång till bilen och inte heller värderar bilen lika högt. Sådana grupper är, enskilt och i kombination, kvinnor, socioekonomiskt utsatta, yngre kvinnor och män, pojkar och flickor, och utlandsfödda personer. Dessutom är kollektivtrafik, samt gång- och cykeltrafik, klimat- och miljövänligt och främjar den fysiska hälsan.
- ▶ Avslutningsvis bör påpekas att olika bakgrundsfaktorer hos människor ofta samspelar. *Intersektionalitet* är det begrepp som man använder för att tala om när olika maktordningar samspelar. Normen i samhället och samhällsplaneringen är i regel att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Ur ett intersektionellt perspektiv är det också relevant att beakta hur olika bakgrundsfaktorer (eller maktordningar) samspelar, exempelvis att beakta äldre kvinnor, kvinnor med funktionsnedsättning, utlandsfödda kvinnor, ungdomar med funktionsnedsättning och så vidare. Den här nulägesbeskrivningen bidrar med kunskapsunderlag vad gäller olika gruppers resande och värderingar i ett transportsammanhang. Data från resvaneundersökningar presenteras uppdelat på kön, ålder och funktionsnedsättning medan vi för andra grupper inte har information om resandet. Data från resvaneundersökningar

medger i regel inte heller att analyser görs utifrån en nedbrytning på många undergrupper. Andra kunskapsbaser är också viktiga.

Bedömningskriterier

Kriterierna som bedömningen görs mot kan formuleras på många olika sätt. För en konsekvensbedömning av transportinfrastrukturen utifrån jämställdhet och jämlikhet bör kriterierna svara mot olika gruppers behov av tillgänglighet till arbete (betalt och obetalt), service, och rekreation. De grupper som med befintliga data, i framförallt resvaneundersökningar, är möjliga att beskriva, på en tillräckligt detaljerad geografisk nivå, är kön, ålder och funktionsnedsättning. För att analysera grupper kopplade till socioekonomi, etnicitet och ohälsa behövs annan data. Eftersom grupper med avseende på socioekonomi, etnicitet och ohälsa, generellt är geografiskt segregerade behövs geografisk information.

Med utgångspunkt i nulägesbeskrivningarna kan kriterier ställas upp som konsekvensbedömningarna bör mätas mot. Kriterierna bör, förutom att spegla olika gruppers behov av tillgänglighet, även spegla i vilken omfattning och hur olika grupper av människor har haft möjlighet att delta i de olika planeringsprocesserna. Kunskapen idag är relativt god med avseende på kvinnors och mäns möjlighet att delta i och påverka planeringsprocesser kopplade till transportinfrastrukturen, däremot är kunskapen bristfällig vad gäller andra gruppers deltagande, exempelvis med avseende på etnicitet och socioekonomi. Generellt kan dock sägas att resursstarka grupper tenderar att få sin röst hörd i större utsträckning.

Bedömning och uppföljning

Konsekvensbedömningen görs genom att de uppsatta kriterierna bedöms. Bedömningarna kan vara till nytta vid upprättande av exempelvis länstransportplaner, och prioriteringar av åtgärder i regionala cykelstrategier och trafikförsörjningsprogram. Det är viktigt att bedömningarna och uppföljningen av bedömningarna ses som ett kontinuerligt arbete. Konsekvensbedömningen som troligtvis beskrivs i en rapport bör användas som ett underlag för fortsatt arbete, ett levande dokument.

Ett exempel kan vara en bedömning av hur olika infrastrukturlösningar påverkar områden med olika grupper av människor, eller hur resurser för transportinfrastruktur fördelas i olika områden. En generell slutsats är att resurssvaga områden tenderar att förfördelas. Om det visar sig att socialt utsatta områden förfördelas, blir en relevant uppföljning att djupdyka i dessa områdena för att studera hur infrastruktursatsningar skulle kunna bidra till att öka det sociala kapitalet och tillgängligheten för utsatta grupper av människor.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Mål att förhålla sig till	1
1.2	Regionala strategier	5
2.	Resande, värderingar och representation	7
2.1	Olika gruppers resande	7
2.2	Kvinnor och män	9
2.3	Ålder	18
2.4	Funktionsnedsättning	24
2.5	Etnicitet och socioekonomi	28
2.6	Stad och land	35
3.	Slutsatser	39
3.1	Lagar, mål och strategier	39
3.2	Nulägesbeskrivning	40
3.3	Bedömningskriterier	41
3.4	Bedömning och uppföljning	42

1. Inledning

Denna nulägesbeskrivning beskriver vad ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i transportplaneringen i Kronoberg innebär, samt vilka faktorer som är viktiga att beakta då konsekvensbedömningar utifrån jämställdhet och jämlikhet ska göras. Nulägesbeskrivningen beskriver också situationen i Region Kronoberg vad gäller jämställdhet och jämlikhet i ett transportperspektiv.

För att kunna bedöma huruvida transportinfrastrukturåtgärder bidrar till jämställdhet och jämlikhet, är en utgångspunkt att åtgärderna bidrar till nationella och regionala mål inom jämställdhet och jämlikhet. Utifrån den kunskapen, och kunskapen om hur olika grupper av människor reser, och vilka värderingar olika grupper har i utformningen av transportsystemet, kan kriterier ställas upp för att bedöma huruvida infrastrukturåtgärder bidrar till jämställdhet och jämlikhet.

Nulägesbeskrivningen delas i huvudsak upp i tre delar. Del ett beskriver de nationella och regionala lagar, mål och strategier som en bedömning av transportinfrastrukturens bidrag till jämställdhet och jämlikhet bör förhålla sig till. Del två beskriver och analyserar, dels den kunskap som finns om hur olika grupper av människor reser, och dels förslag på indikatorer och principer som bör beaktas då konsekvensbedömningar görs. Del tre sammanfattar och föreslår vägar framåt.

1.1 Mål att förhålla sig till

Utgångspunkten för att bedöma transportinfrastrukturens bidrag till jämställdhet och jämlikhet är att utgå från det transportpolitiska målet, men även andra nationella mål och lagstiftningar, såsom det jämställdhetspolitiska målet, diskrimineringslagstiftningen, barnkonventionen och folkhälsomålen:

- ▶ **Jämställdhet** innebär enligt det jämställdhetspolitiska målet lika rättigheter för kvinnor och män. Ett tillstånd när kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. De ska ha lika mycket makt att påverka både sina egna liv och samhället. Det transportpolitiska målet stipulerar att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- ▶ **Jämlikhet** är ett socialt tillstånd där alla människor i ett samhälle har samma status och respekt och att alla människor är lika mycket värda oavsett kön, könsöverskridande identitet och uttryck, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Det innefattar bland annat att alla människor har lika rättigheter enligt lagen, men handlar också om ekonomisk jämlikhet, t ex lika tillgång till arbete, utbildning och sjukvård. Jämlikhet innebär också lika möjligheter och skyldigheter i samhället i sin helhet.

Transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen som beskrivs i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter*¹, utgör grund för konsekvensbedömningar utifrån jämställdhet och jämlikhet. Den transportpolitiska målstrukturen består av ett övergripande transportpolitiskt mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Det övergripande transportpolitiska målet lyder ”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

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

Hänsynsmålet lyder ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Då jämställdhet och jämlikhet bedöms är framförallt funktionsmålet relevant. Transportsystemet ska bidra till en god tillgänglighet för både kvinnor och män. Även om inte jämlikhet nämns explicit, så stipulerar funktionsmålet att ”alla” ska ges en grundläggande tillgänglighet.

Vissa aspekter av hänsynsmålet är relevanta att beakta då jämställdhet och jämlikhet bedöms. Det gäller framförallt aspekterna klimat och hälsa. Befintlig kunskap visar att olika grupper av människor påverkar miljön och klimatet i olika utsträckning beroende på resvanor och attityder. Eftersom det finns systematiska skillnader i hur olika grupper av människor reser, påverkar transportsystemet olika gruppers förutsättningar för en god hälsa, exempelvis genom aktiv mobilitet.

Jämställdhetspolitiska målet

Målet för den svenska jämställdhetspolitiken är att alla kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Till det övergripande jämställdhetsmålet har sex mer konkretiserade delmål² kopplats och fyra av dessa har konkretiserats av Faith-Ell & Levin, för att anpassas till transportsystemet³. Dessa är:

- ▶ **Jämn fördelning av makt och inflytande.** Jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.
- ▶ **Ekonomisk jämställdhet.** Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.
- ▶ **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.** Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.

¹ Regeringen (2008) Mål för framtidens resor och transporter. Prop. 2008/09:93.
<http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/12/26/04/5bf743c4.pdf>

² Regeringens skrivelse (2016/17:10) *Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid*

³ Faith-Ell, C., & Levin, L. (2013) *Kön i trafiken. Jämställdhet i kommunal trafikplanering*. SKL: Stockholm

- ▶ **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra.** Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.

Två av de sex delmålen antogs av Riksdagen i början på 2017 och lyder:

- ▶ Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- ▶ Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.

I underlaget till de nationella jämställdhetsmålen konstateras att ”Strävan mot ett jämställt samhälle kräver samma helhetssyn som strävan mot en hållbar samhällsutveckling”⁴ och att målet ”makt att utforma samhället och sina egna liv” innebär att kvinnor och män ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter på livets alla områden.

Mänskliga rättigheter och diskrimineringslagstiftningen

Arbete med jämlikhet grundas i de mänskliga rättigheterna. Målet för politiken för mänskliga rättigheter är att säkerställa full respekt för Sveriges internationella åtaganden om mänskliga rättigheter vilket fastslogs den 13 oktober i skrivelsen 2016/17:29 om ny strategi för mänskliga rättigheter (MR-strategi). Strategins innebörd är att efterlevnaden av Sveriges internationella åtaganden om mänskliga rättigheter inte kan tas för given, vare sig på kort eller lång sikt. Istället måste även i fortsättningen steg tas mot en sammanhållen struktur för att främja och skydda de mänskliga rättigheterna på en övergripande nivå. Strategin lyfter bland annat vikten av ett samordnat och systematiskt MR-arbete inom offentlig verksamhet på lokal, regional och statlig nivå, utvecklingen av samrådsformer och vikten av ett starkt stöd för MR-arbetet inom det civila samhället och näringslivet.

En miniminivå för de mänskliga rättigheterna är att utgå från Icke diskrimineringsprincipen. Den sammanhållna diskrimineringslagstiftningen (2008–567) ersätter ett flertal lagar som tidigare funnits om diskriminering och utökar antalet diskrimineringsgrunder, samt utökade samhällsområden där förbud mot diskriminering råder. Diskrimineringsgrunderna beskrivs i Figur 1-1.

⁴ www.regeringen.se (b) *Makt att forma samhället och sitt eget liv – jämställdhetspolitiken mot nya mål.*

Diskrimineringsgrund	Avser...
Kön	Att någon är kvinna eller man. Lagen omfattar också personer som är på väg att ändra eller har ändrat sin könstillhörighet.
Könsöverskridande identitet eller uttryck	En könsidentitet eller ett könsuttryck som hela tiden eller ibland skiljer sig från den etablerade könsnormen, exempelvis transvestiter eller intersexuella.
Etnisk tillhörighet	Nationellt eller etniskt ursprung, hudfärg eller annat liknande förhållande.
Religion eller annan trosuppfattning	Begreppet religion är inte definierat i lagen men man brukar hänvisa till de stora världsreligionerna. Annan trosuppfattning är en uppfattning som ligger nära religion, exempelvis buddism och ateism. Förbudet täcker däremot inte olika politiska eller filosofiska uppfattningar.
Funktionsnedsättning	Varaktiga fysiska, psykiska eller begåvningsmässiga begränsningar av en persons funktionsförmåga som till följd av en skada eller en sjukdom fanns vid födelsen, har uppstått därefter eller kan förväntas uppstå.
Sexuell läggning	Homosexuell, bisexuell eller heterosexuell läggning.
Ålder	Uppnådd levnadslängd, det vill säga alla åldrar kan utgöra grund för diskriminering i olika situationer.

Figur 1-1 Diskrimineringsgrunderna

I jämlikhetsarbetet är konventionen om barns rättigheter (som nu föreslås bli svensk lag) ett viktigt verktyg. Barnkonventionen är ett juridiskt dokument som alla länder som skrivit på är skyldiga att följa. Konventionen har ratificerats av alla länder i FN utom Sydsudan och USA. Konventionen innehåller Totalt 54 artiklar, där Figur 1-2 visar huvudprinciperna och huvudartiklarna.

Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter & lika värde och ingen ska diskrimineras på grund av kön, funktionshinder, religion eller annan trosuppfattning, etnisk tillhörighet eller sexuell läggning.

Artikel 3: Barnets bästa ska vara vägledande i allt beslutsfattande och vid alla åtgärder som gäller barn.

Artikel 6: Barn och unga ska tillåtas utvecklas i sin egen takt och utifrån egna förutsättningar.

Artikel 12: Barn och ungdomar ska ges möjlighet att uttrycka sina synpunkter i frågor som berör dem.

Figur 1-2 Barnkonventionen

Folkhälsomålen

De nationella folkhälsomålen är formulerade enligt följande:

1. **Delaktighet och inflytande i samhället**
2. **Ekonomisk och social trygghet**
3. **Trygga och goda uppväxtvillkor**
4. **Ökad hälsa i arbetslivet**
5. **Sunda och säkra miljöer och produkter**
6. **En mer hälsofrämjande hälso- och sjukvård**
7. **Gott skydd mot smittspridning**

8. Trygg och säker sexualitet och en god reproduktiv hälsa
9. **Ökad fysisk aktivitet**
10. Goda matvanor och säkra livsmedel
11. Minskat bruk av tobak och alkohol, ett samhälle fritt från narkotika och dopning samt minskade skadeverkningar av överdrivet spelande

Framförallt målområde 1, 2, 3 och 9 är relevanta från ett transportplaneringsperspektiv. Jämställdhet och jämlikhet beskrivs inte explicit i strategin. Gruppen barn lyfts däremot fram i målområde 3.

1.2 Regionala strategier

För att bedöma transportinfrastrukturens bidrag till jämställdhet och jämlikhet är ett antal regionala strategier relevanta att förhålla sig till, där de nationella målen och lagarna konkretiseras på olika sätt. I denna nulägesbeskrivning har utgångspunkterna för jämställdhet och jämlikhet i strategierna beaktats i analyser av olika variabler och indikatorer från framförallt resvanundersökningar.

Nedan beskrivs dessa regionala strategier kortfattat:

- ▶ **Regionala utvecklingsstrategin för Kronoberg** syftar till att skapa bättre förutsättningar för en hållbar utveckling. EU 2020 och den nationella strategin för regional tillväxt och attraktionskraft 2014–2020 är vägledande för RUS. Samordning mellan RUS och kommunernas översiktsplanering eftersträvas särskilt. Jämställdhets- och mångfaldsintegrering är en förutsättning i arbetet.
- ▶ **Länstransportplanen** (2018–2029) har huvudsyftet att visa Region Kronobergs prioriteringar vad gäller infrastrukturinvesteringar och samfinansiering till nationell plan och har sin utgångspunkt i den systemanalys och det gemensamma positionspapper för infrastrukturinvesteringar i Sydsverige, som har arbetats fram inom ramen för Regionsamverkan i Sydsverige. I den miljökonsekvensbedömning som tagits fram i planen bedöms vissa aspekter av jämställdhet och jämlikhet, framförallt utifrån kön, barn och äldre, samt hälsa.
- ▶ **Cykla i gröna Kronoberg** (2017) pekar ut inriktningen för vilka cykelvägar som bör utvecklas i länet. Genom avsatta medel i planen kan regionen tillsammans med kommunerna börja arbetet med ett sammanhållet cykelvägnät i Kronoberg för både vardagscykling och turism. Strategin stipulerar att det råder stor samsyn om att cykelresandet är viktigt för samhället och medborgarna, bl.a. för att ersätta kortare bilresor, för bättre hälsa, energieffektivitet och bidra till ett hållbart transportsystem. Ökad säker cykling är också en del för jämställdhet och integration av nya svenskar.
- ▶ **Ortsutveckling i Kronobergs län** har som övergripande syfte att beskriva Kronobergs län ur ett funktionellt perspektiv. Varken jämställdhet eller jämlikhet beskrivs explicit. Däremot lyfts skillnader mellan kvinnor och män, framförallt vad gäller pendling. Det konstateras att män pendlar betydligt mer än kvinnor. Rapporten lyfter också fram att en stor

utmaning är att locka, behålla och integrera välutbildade människor, i synnerhet som rapporten beskriver det: ungdomar, invandrare och kvinnor.

- ▶ **En god hälsa för alla! För hållbar utveckling och tillväxt i Kronobergs län** är en läns gemensam vision som utgår från nationella folkhälsopolitikens övergripande mål.
- ▶ **Trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län (2016–2025)** syftar till att tillhandahålla långsiktiga mål och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska fungera i länet för kvinnor och män, pojkar och flickor i olika åldrar och för att stödja regionalt hållbar tillväxt. Ett tydligt jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv anammats i strategin, där det framgår att framförallt kvinnor och resurssvaga använder kollektivtrafik i större utsträckning än andra. Av det skälet är investeringar i kollektivtrafik väsentliga för att förbättra resursfattiga människors och kvinnors rörlighet.

2. Resande, värderingar och representation

Ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i transportplaneringen innebär att tillgången till transportinfrastrukturen och de målpunkter som är förutsättningar, värderingar och prioriteringar. En konsekvensbedömning av infrastrukturåtgärder utifrån jämställdhet och jämlikhet bör utgå från en nulägesanalys där människors vardagsliv med avseende på transporter belyses, men även olika gruppers möjlighet att påverka planeringen av infrastrukturen.

Detta kapitel innebär en systematisk genomgång av de skillnader som finns mellan olika grupper av människor (kön, ålder, funktionsnedsättning, etnicitet och socioekonomi samt stad/land) utifrån resande, värderingar och delaktighet i beslutsprocesser. Utifrån den kunskapen kan sedan kriterier formuleras som beskriver hur infrastrukturåtgärder kan bidra till jämställdhet och jämlikhet.

En stor del av underlaget i nulägesbeskrivningen bygger på Trivectors egna bearbetningar av den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige (2011–2014) samt resvaneundersökningen i sydöstra Sverige (2012). Eftersom resvanor är relativt beständiga över tid, ger några år gamla data en bra indikation av hur läget är idag. I varje enskilt fall har den data som anses mest tillförlitlig använts. I den bästa av världar hade det varit intressant att kunna bryta ner data så att exempelvis resvanor hos kvinnor och män i olika åldrar och inkomstgrupper samt med/utan funktionsnedsättning kunnat analyseras. Ofta möjliggör dock inte dataunderlaget den typen av analyser. De resvanedata som finns tillgänglig för Kronoberg medger främst nedbrytning av data på kön, ålder och funktionsnedsättning. Övriga diskrimineringsgrunder är inte möjliga att belysa utifrån resvaneundersökningar. Genom annan data är det dock möjligt att säga något om resvanor kopplade till utlandsfödda.

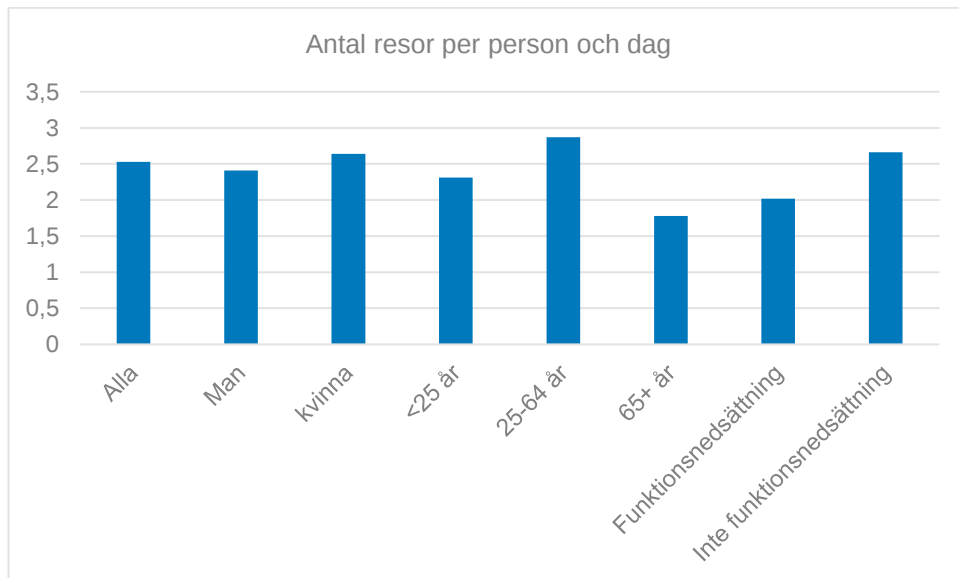
2.1 Olika gruppers resande

Figur 2-1 och Figur 2-2 ger en övergripande bild av olika gruppers resvanor i Kronoberg. Generellt gör gruppen 25–64 år flest resor per dag och flest antal resta kilometer (i snitt över 50 km per dag). Skillnaderna är även stora då personer med funktionsnedsättning jämförs med personer utan funktionsnedsättning. Kvinnor, yngre (<25 år) och personer med funktionsnedsättning bidrar generellt till att dra ner medlet.

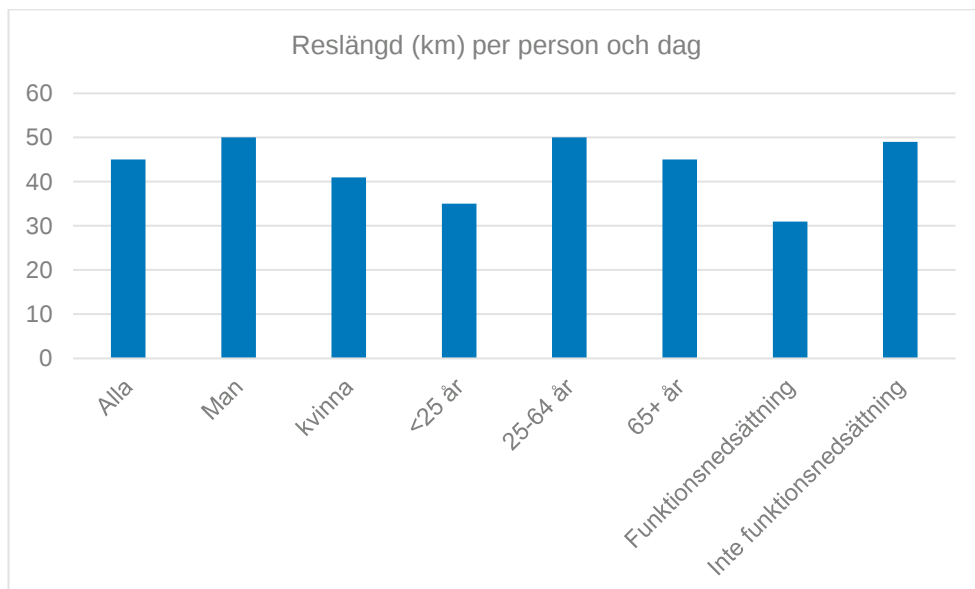
Figur 2-3 visar hur färdmedlen fördelar sig mellan olika grupper av människor. Regelbundet bilåkande är det vanligaste sättet att ta sig fram – 92 % åker regelbundet med bil (för Sverige är motsvarande 95 % av befolkningen) jämfört med 48 % som regelbundet åker med kollektivtrafiken. 42 % är växlare, de åker regelbundet med både kollektivtrafik och bil. Med regelbundet avses att färdmedlet används minst en gång i månaden. Bilisten är oftare en förvärvsarbetande man i övre medelåldern – och den renodlade kollektivtrafikresenären är oftare en ung

kvinnlig student. Växlaren påminner mer om bilisten än om den renodlade kollektivtrafikresenären⁵.

Sammanfattningsvis visar figurerna generella skillnader i hur olika grupper av människor väljer att resa. Kunskapen ger ett bra underlag för att kunna bedöma vilka grupper av människor som gynnas av olika transportlösningar. I de nästkommande avsnitten presenteras i mer detalj hur resandet ser ut för olika grupper av människor.

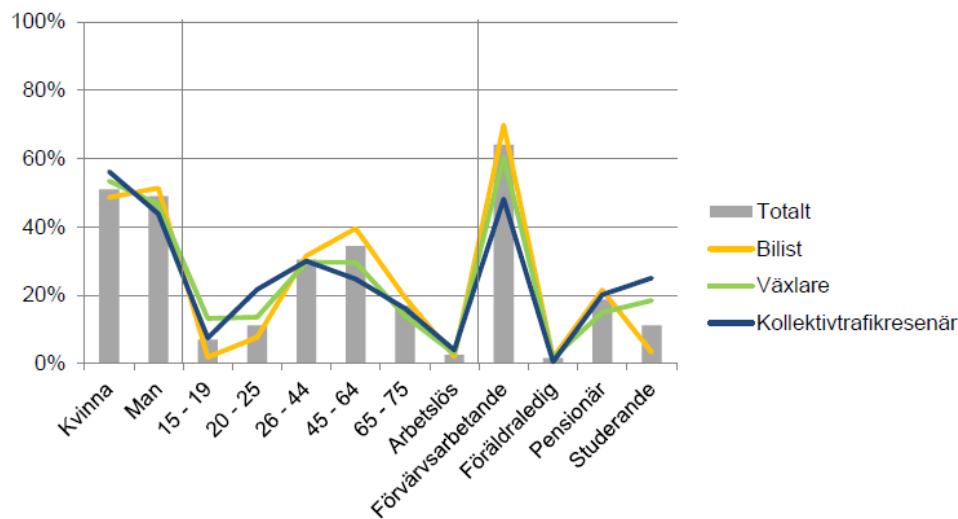


Figur 2-1 Antal resor per person och dag i Kronoberg. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014, figuren avser endast Kronobergs län.



Figur 2-2 Antal resta kilometer per person och dag i Kronoberg. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014, figuren avser endast Kronobergs län.

⁵ Svensk kollektivtrafik (2016) Årsrapport 2015. kollektivtrafikbarometern



Figur 2-3 Andel av olika grupper av resenärer per huvudsakligt färdmedel. Källa: Kollektivtrafikbarometern 2015⁶.

2.2 Kvinnor och män

För att kunna bedöma hur planeringen av transportinfrastrukturen ska kunna bidra till jämställdhet behövs en systematisk genomgång av de skillnader som finns mellan kvinnor och män utifrån resande, värderingar och delaktighet i beslutsprocesser. I nedanstående avsnitt presenteras skillnader som går att utläsa framförallt från resvaneundersökningar och andra studier.

Resandet för kvinnor och män

Ett flertal resvaneundersökningar och transportpolitiska studier med kön som analysfaktor i Kronoberg såväl som i Sverige och internationellt visar att det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster idag. Skillnaderna i resmönster inom könen är stora och skiljer mycket beroende på ålder, inkomst, utbildning etc. Dessa skillnader är ofta större än de mellan könen.

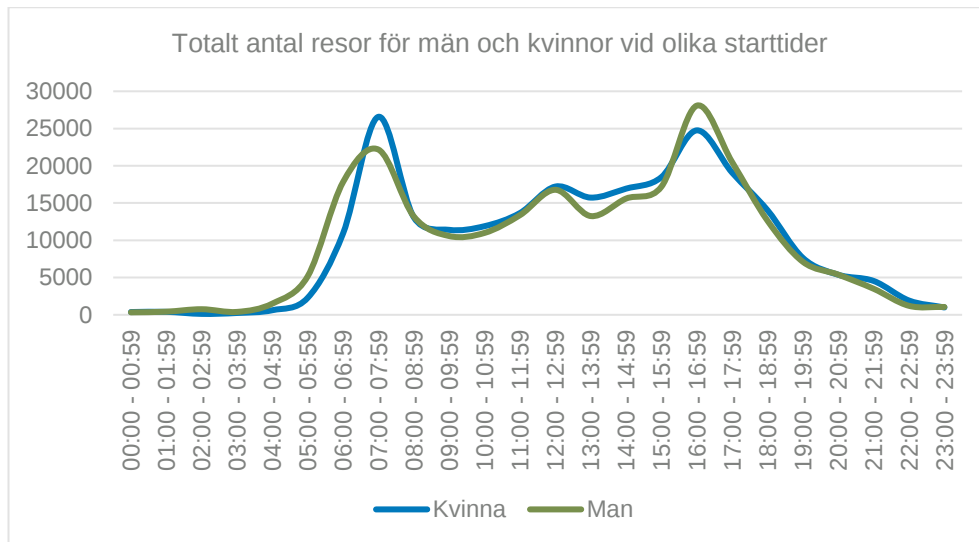
Även om skillnaderna inom könen beroende på ålder, inkomst och andra socioekonomiska faktorer är stora, så finns det genomgående och konstaterade skillnader mellan män och kvinnor som grupp när det gäller val av färdmedel och reslängder. Det finns alltså konstaterade skillnader i resmönster, vad gäller när, hur, varför och hur långt man reser.

Följande kan konstateras vad gäller kvinnors och mäns resande i Kronoberg, se även figurer nedan:

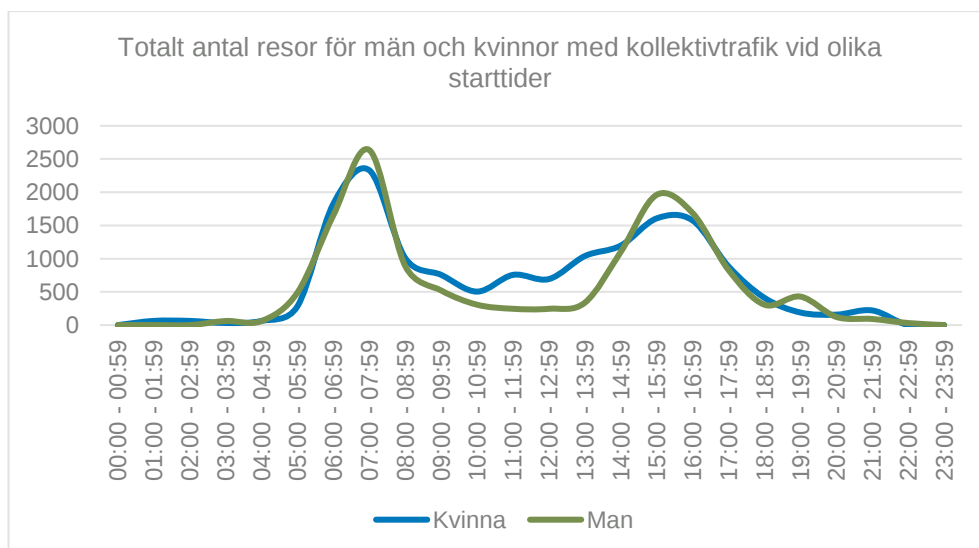
- ▶ Kvinnor gör något fler antal resor än män varje dag.
- ▶ Kvinnor reser 20% färre kilometer per dag jämfört med män.
- ▶ Andelen kvinnor som använder bil som huvudsakligt färdmedel är lägre jämfört med andelen män.
- ▶ Andelen kvinnor som använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel är högre jämfört med män.
- ▶ Kvinnor reser ungefär 25 km bil per person och dag jämfört med män som reser runt 30 kilometer.

⁶ Svensk kollektivtrafik (2016) Årsrapport 2015. Kollektivtrafikbarometern.

- ▶ Starttiderna för kvinnor och män skiljer sig åt. Kvinnor har en större och något tidigare topp på morgonen, männen en större topp på eftermiddagen och en lite större del av kvinnornas resor sker mellan kl. 9-15 (se Figur 2-4). En förklaring är att kvinnor i Kronoberg arbetar deltid⁷ och hämtar och lämnar barn i större utsträckning än män.
- ▶ För kollektivtrafikresorna är männens resor något mer koncentrerade till rusningstid, medan kvinnornas resor är betydligt högre mellan rusningstiderna (se Figur 2-5). Som redan nämnts, kan skillnaden förklaras av att kvinnor i Kronoberg arbetar deltid i större utsträckning än män.



Figur 2-4: Antal resor för män och kvinnor vid olika starttider. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.



Figur 2-5: Totalt antal resor för män och kvinnor med kollektivtrafik vid olika starttider. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

⁷ Region Kronoberg och Länsstyrelsen Kronobergs län (2015) *På tal om kvinnor och män – Kronobergs län 2015*

Vilka är då de bakomliggande orsakerna till dessa konstaterade skillnader i resvanor mellan män och kvinnor som grupp betraktat? I forskningen har flera förklaringar till de skillnader i resvanor som råder mellan könen identifierats⁸:

- ▶ Skillnader i inkomst, utbildningsnivå eller yrkesstatus. När hänsyn tas till inkomst minskar skillnaderna i reslängd mellan könen⁹.
- ▶ Skillnader i avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen. Kvinnor arbetar oftare deltid och bor oftare närmare arbetsplatsen¹⁰. En möjlig förklaring till kvinnors kortare arbetsresor är kvinnors vilja och förväntan att arbeta närmare hemmet, och att traditionellt kvinnliga arbetsplatser är geografiskt mer utspridda vilket gör det möjligt att finna ett arbete nära hemmet.
- ▶ Skillnader i andel hemarbete och förvärvsarbete där kvinnor tar ett större ansvar för barn och familj.
- ▶ Skillnader i värderingar mellan män och kvinnor när det gäller resmönster som inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning, civilstånd etc. T ex värderar kvinnor trafiksäkerhet och miljö generellt högre¹¹.
- ▶ De olika sociala roller som kvinnor och män har. De sociala rollerna kan delvis förklara kvinnornas kortare arbetsresor, men det är oklart om könsrollerna påverkar kvinnor och mäns totala reslängd. könsrollerna benämns ofta genuskontraktet, det vill säga vad som förväntas av kvinnor och män, och vilket sin tur kan yttra sig i yrkesval, utbildningsnivå, förvärvsfrekvens, uttag av föräldrapenning, representation i politiken osv.
- ▶ Det kan finnas kulturella förklaringar till skillnader i kvinnor och mäns rörlighet. Resor uppfattas som ett manligt område, och erfarenheter av resor utgör ett manligt identitetsprojekt¹², liksom självförverkligandet kopplat till yrkesroll och karriär.

De bakomliggande orsakerna till skillnader i resmönster mellan män och kvinnor kan således sammanfattningsvis förklaras av skillnader i socioekonomiska förutsättningar, i individuella värderingar, samt när det gäller hur hushållen fattar beslut om resor som rör hushållet. Jämställdhetskonskvensbedömningar av transporttåtgärder bör beakta dessa orsaker likväl som faktorer kopplade till lika påverkansmöjligheter för kvinnor och män.

⁸ Eriksson, L., & Garvill, J. (2003), *Ett jämställt transportsystem; En litteraturstudie*

⁹ Finansdepartementet (2007). *Ökad jämställdhet – en förutsättning för tillväxt*. Presentation av Anders Borg, Eskilstuna 2007-10-15.

¹⁰ Eriksson, L. och Garvill, J. (2003).

¹¹ Sika (2007), *RES 2005–2006. Den nationella resvaneundersökningen*.

Sika (2008), *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål*.

SOU (2001:44), *Jämställdhet, transporter och IT*

Eriksson, L. och Garvill, J. (2003)

Transek (2006:13), *Jämställdhet vid val av transportmedel*

Transek (2006:51), *Mäns och kvinnors resande. Vilka mönster kan ses i mäns och kvinnors resor och vad beror dessa på?*

Vägverket (2005), *Res jämt - tankar kring ett jämställt transportsystem*.

¹² Enewold, J. (2000), Men and women on the move; Dramas on the road, *European journal of cultural studies*, vol. 3 s. 403-420

Klimatpåverkan och kön

Skillnaderna i resande mellan kvinnor och män indikerar inte bara skillnader i tillgänglighet till arbete, service, rekreation med mera, utan också på stora skillnader i utsläpp av växthusgaser mellan kvinnor och män.

Den 1 januari 2018 träder Sveriges nya klimatlag i kraft som fastställer att utsläppen av klimatgaser från de svenska inrikestransporterna (exkl. flyg) 2030 ska vara 70 % lägre än 2010. Det är en nödvändighet med tanke på sektorns storlek och det faktum att utsläpp och energieffektivisering i sektorn inte sker i tillräcklig takt. Den omfattande FFF-utredningens resultat¹³ drar slutsatsen att det, utöver ny teknik och drivmedel, krävs byte av trafikslag för ökad transporteffektivitet samt minskad efterfrågan på transporter för att nå målen. För att nå dessa minskningar krävs en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och infrastruktur. Den egna bilen behöver få en minskad roll som transportmedel samtidigt som kollektivtrafik och inte minst möjligheter att gå och cykla ökar.

Samtidigt visar forskning att transportsektorn kännetecknas av ovanligt stora könsskillnader jämfört med andra sektorer. Skillnaderna i transportsektorn avser framförallt skillnader i resande, värderingar och delaktighet i beslutsfattande¹⁴.

Figur 2-6 visar stora skillnader i bilåkande mellan kvinnor och män i Kronoberg. En vanlig dag reser män i genomsnitt 31,5 kilometer med bil medan motsvarande siffra för kvinnor är 25,8 kilometer.

Linjen vid 28 km i Figur 2-6 visar att en vanlig dag reser 25 % mer än 28 kilometer med bil och 5 % reser mellan 19 km och 28 km. 18 % reser upp till 19 km och hela 52 % reser inte alls med bil. 19 km per person och dag är det genomsnitt vi behöver ner till år 2050 enligt skattningar från Trafikverkets klimatscenario¹⁵. Att det är få personer som gör en stor del av resandet gäller inte bara Kronoberg, utan hela Sverige.

Skillnaden i koldioxidutsläpp från transporter beror nästan helt på att män i genomsnitt kör längre med bil. Trafikanalys¹⁶ har visat att skillnaden mellan kvinnors och mäns bilanvändning är lika stor i hushåll med två bilar som med en bil. Det tyder på att skillnaden mellan mäns och kvinnors transportval inte kan reduceras till en fråga om skillnad i resurser, tillgänglighet och mobilitet utan också beror på skillnader i värderingar.

¹³ SOU 2013:84 *Fossilfrihet på väg*.

¹⁴ Kronsell, L., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2016) Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms – the Swedish Case. *Journal of Sustainable Transport*, 10:8

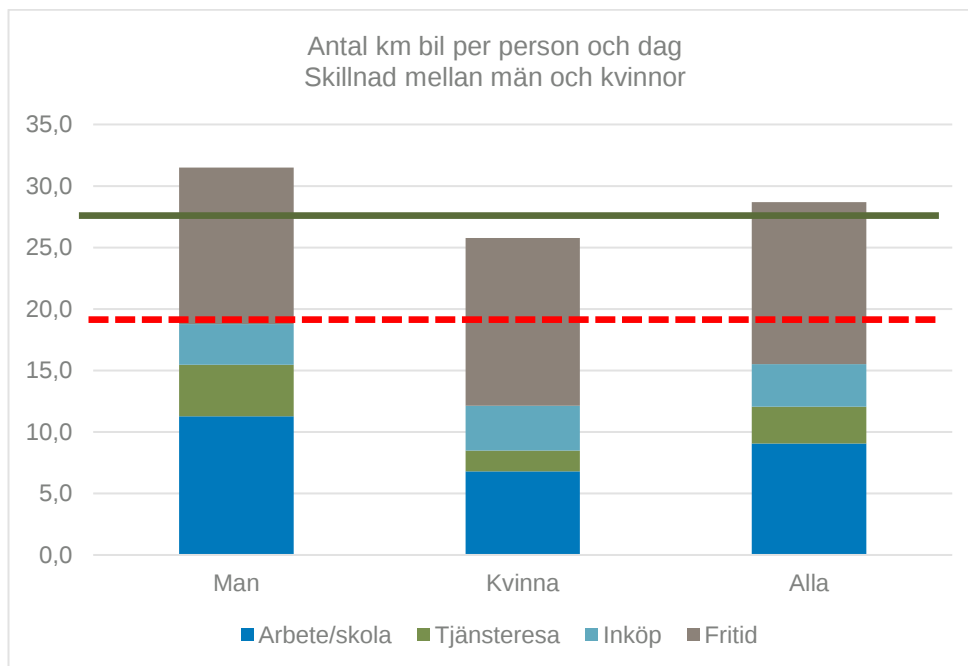
Dymén, C., Langlais, R. (2017). Integrating gender and planning towards climate change response - Theorizing from the Swedish case. In (Eds.) S. Buckingham and V. Le Masson. *Understanding Climate Change through Gender Relations*. Routledge

Dymén, C., Langlais, R., & Cars, G. (2014). Engendering Climate Change: The Swedish Experience of a Global Citizens Consultation. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16:2, 161-181

Dymén, C., Andersson, M., Langlais, R. (2013) Gendered Dimensions of Climate Change Response in Swedish Municipalities. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 18:9, 1066-1078

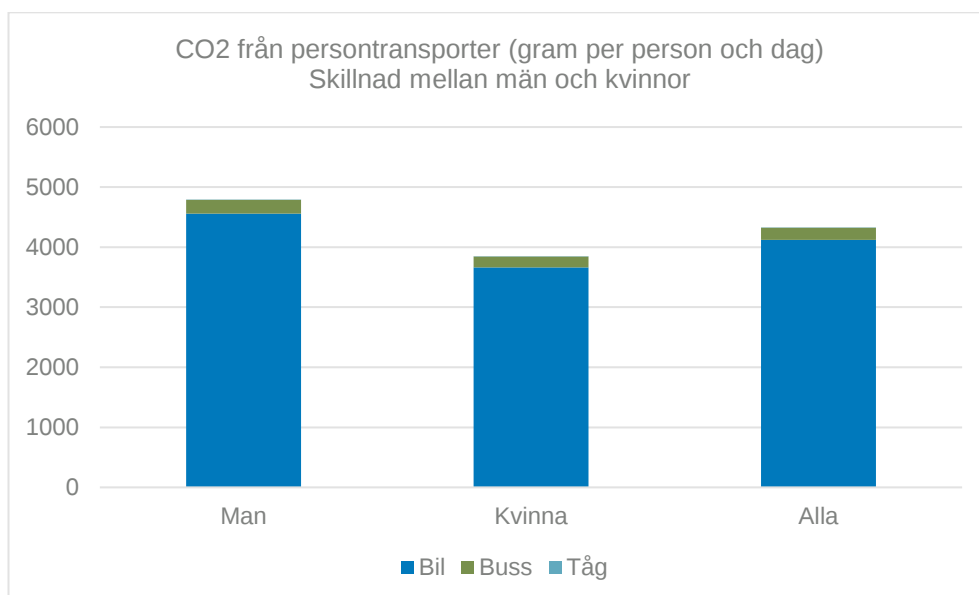
¹⁵ Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist (work in progress), Segmenting the current levels of vehicle mileage in the light of national sustainability targets - the Swedish case (working title)

¹⁶ Trafikanalys. (2013:4). *Uppföljning av de transportpolitiska målen* (Rapport 2013:4)



Figur 2-6 Antal kilometer bil per person och dag uppdelat på kön och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

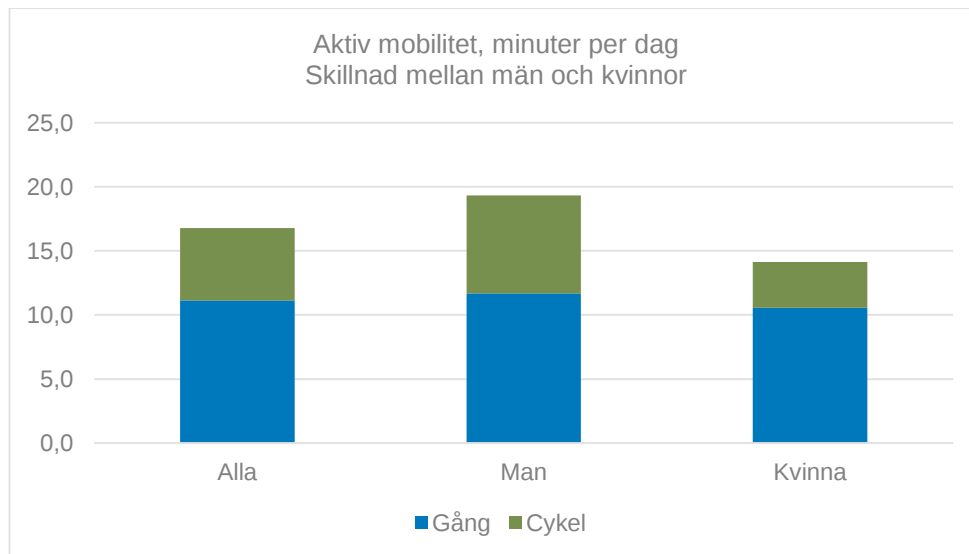
Koldioxid fungerar som indikator på klimatprestanda från persontransporter och fördelar sig ungefär som kilometer med bil eftersom andelen liksom emissionsfaktorn för kollektivtrafik är lågt. Figur 2-7 visar tydligt skillnaderna mellan kvinnors och mäns klimatutsläpp. Den genomsnittliga skillnaden i Kronoberg, mätt i koldioxidutsläpp, är så stor att kvinnors utsläpp från persontransporter är 20% lägre än männens.



Figur 2-7 CO₂-emissioner från persontransporter per person och dag. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Folkhälsa och kön

Eftersom män reser längre även med fysiskt aktiva färdsätt (gång och cykel, inklusive anslutningsresorna till kollektivtrafiken) än vad kvinnor i snitt gör får de mer fysisk aktivitet (i minuter räknat) från transporter än kvinnor, Figur 2-8. I Kronoberg rör sig männen i genomsnitt 19,3 minuter per dag medan siffran för kvinnor är 14,2 minuter. Siffrorna ska dock ses som approximativa skattningar eftersom data vad gäller tid ofta är vanskliga i resvaneundersökningar.



Figur 2-8 Minuter aktiv mobilitet per person och dag. Inklusive anslutningsresor till kollektivtrafik. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Värderingar och kön

Ovan konstateras att skillnaderna mellan kvinnor och män är stora i vissa avseenden. Hur kommer det sig att transportsektorn fortfarande idag kännetecknas av stora skillnader, trots att jämställdhets- och hållbarhetsmål funnits sedan lång tid tillbaka, dels genom allmän lagstiftning och dels genom särskilda insatser i transportsektorn? Forskningen konstaterar att åtaganden som rör jämställdhet i transportsektorn tycks försvinna när de ska omsättas i konkreta handlingar. Således tycks problemet inte vara frånvaro av regelverk, lagstiftning eller olika policydokument utan i själva genomförandet av målet, alltså när man ska gå från policy eller direktiv till handling i den dagliga verksamheten. Svedberg visar i sin forskning¹⁷ att goda intentioner avseende jämställdhet som finns uttryckt i olika policydokument ofta trivialiseras och organiseras ut ur myndighetens verksamhet helt och hållet eller förvandlas i slutändan till en helt utvattnad åtgärd som inte alls liknar det som var ursprungligen tänkt. En fråga rör varför dessa jämställdhetsbeslut inte fått någon nämnvärd effekt. En förklaring är skillnader i värderingar och preferenser mellan kvinnor och män, bland tjänstepersoner och beslutsfattare.

¹⁷ Svedberg, W. (2014). Ett (o) jämställt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt—En genusrättsvetenskaplig studie av rättslig styrning för jämställdhet inom vissa samhällsområden. Doktorsavhandling, Göteborgs universitet.

Kvinnor och män värderar flera aspekter rörande transportplaneringen olika. Kvinnor uppvisar dessutom andra attityder och beteenden vad gäller resor och transporter, till exempel reser kvinnor mer hållbart än män.¹⁸ Kvinnor beter sig mer hänsynsfullt i trafiken och är generellt mer positiva än män till trafiksäkerhetsåtgärder såsom lägre hastighetsgränser och till åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister.¹⁹ Naturvårdsverket har under många år genomfört en enkätstudie för att beskriva allmänhetens attityder till klimatförändringar. Genomgående visar svaren att kvinnor är mer oroad och mer benägna att ändra sitt beteende. Några av skillnaderna är²⁰:

- ▶ Kvinnor tenderar att tro mer på att klimatförändringen kommer att påverka oss i Sverige och anser i större utsträckning att det är viktigt att vi sätter in samhällsåtgärder för att minska klimatförändringen.
- ▶ Kvinnor tror oftare att vi kan göra något för att bromsa klimatförändringen och tenderar oftare att tro att de själva kan göra något för att bromsa klimatförändringen.
- ▶ Kvinnor är mer positivt inställda till att köra bil mindre, köra bil mer bränslesnålt, välja mer klimatvänlig bil nästa gång, åka mer kollektivt, att åka tåg istället för flyg när det är möjligt och att samåka mer till jobb/skola eller på fritid.
- ▶ Kvinnor får oftare dåligt samvete för sin klimatpåverkan.

Skillnaderna mellan kvinnor och män är i Naturvårdsverkets undersökning större för frågor gällande resor och transporter än för andra områden²¹.

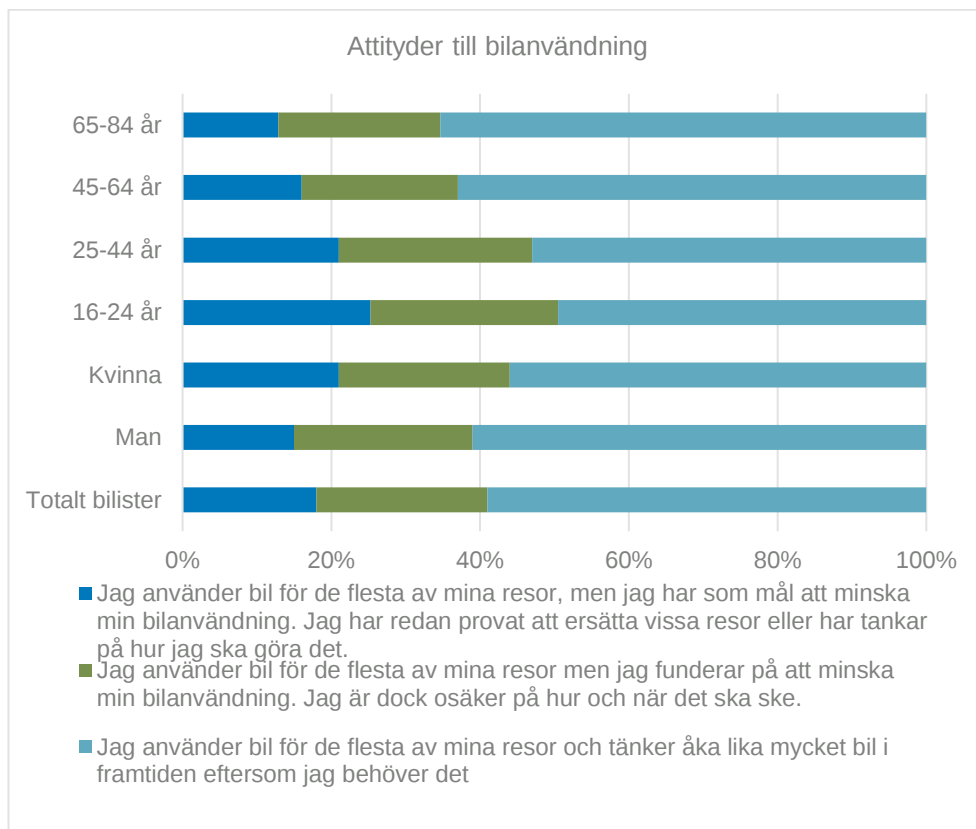
Analysen från resvaneundersökningen i sydöstra Sverige, som även inkluderar Kronoberg, drar slutsatsen att kvinnor och unga vuxna generellt är mer benägna att ändra sina resvanor vad gäller bilanvändning (Figur 2-9). Detta är alltså snarlikt med hur det ser ut för Sverige i stort.

¹⁸ Kronsell A, Smidfelt Rosqvist L, Winslott Hiselius L (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms – the Swedish case. International Journal of Sustainable Transportation. DOI: 10.1080/15568318.2015.1129653.

¹⁹ Wennberg H, Sundberg I (2016). Sänkt bashastighet i tätort : Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafik-säkerhet och trygghet. Uppdrag för Trafikanalys. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

²⁰ WSP (2015). Allmänheten och klimatförändringen 2015

²¹ Kronsell A, Smidfelt Rosqvist L, Winslott Hiselius L (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms – the Swedish case. International Journal of Sustainable Transportation. DOI: 10.1080/15568318.2015.1129653.



Figur 2-9 Attityder till nuvarande bilanvändning och inställning till att förändra bilåkandet bland invånare som idag använder bil för de flesta av sina resor – samband med ålder och kön. Källa: Trafikverket (2012). Resvaneundersökning i sydöstra Sverige.

Även trygghet i transportsystemet har större betydelse för kvinnor än för män, även om män givetvis också kan känna otrygghet. Kvinnor som grupp kan anses vara mer fysiskt sårbara och därmed mer utsatta för otrygghet enligt den så kallade sårbarhetsteorin, men samtidigt finns det flera samspelande faktorer som bidrar till sårbarhet. Undersökningarna av levnadsförhållanden (ULF/SILC) som årligen genomförs av SCB visar att trygghet också kan kopplas till olika grupper av människor. I Sverige är svenska, unga män som bor på mindre orter i villa och är höginkomsttagare till stor del trygga. En grupp som har stor andel otrygga personer är utlandsfödda, äldre kvinnor som är låginkomsttagare och bosatta i någon av storstädernas hyreshus. Folkhälsomyndighetens nationella folkhälsoenkät som årligen gör en undersökning om det allmänna hälsotillståndet i Sverige, levnadsvanor och livsvillkor visar i december 2016 att 41 % av kvinnorna är rädda att gå ut ensamma. Av männen svarar 9 % att de är det. Den ålderskategori bland kvinnor som i störst utsträckning svarar att de är rädda att gå ut ensamma återfinns i gruppen 16–29 år (Folkhälsomyndigheten 2016). Liknande resultat visas även av Nationella trygghetsundersökningen (NTU) som genomförs årligen av Brottsförebyggande rådet (Brå), se Figur 2-16.

Oro och rädsla påverkar hur man reser och förflyttas sig i staden. Det finns många studier som visar att kvinnor i större utsträckning än män anpassar sina färdvägar utifrån rädsla att utsättas för våld. Kvinnors rädsla för hot och våld i trafikrummet gör att de undviker platser, väljer säkra vägar, rör sig snabbt och så vidare, för att minimera känslor av rädsla och otrygghet. På så vis begränsar rädslan många

kvinnors mobilitet och gör flera offentliga rum otillgängliga liksom minskar attraktiviteten hos kollektivtrafiken.²²

Ett av delmålen för jämställdhetspolitiken innebär att mäns våld mot kvinnor ska upphöra vilket i ett transportsammanhang kan omsättas till att risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas. Trygghet i transportsystemet pekas på så vis ut som en jämställdhetsfråga.

Delaktighet och kön

Ett jämställt transportsystem innefattar inte bara att transportsystemet ska likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov utan också att arbetsformerna ska vara jämställda.

Nätverket Kvinnor i transportpolitiken genomförde 2014 en undersökning av könsrepresentationen i politiska nämnder som hanterar trafikbeslut på regional och kommunal nivå. De instanser som undersöktes på regional nivå var trafiknämnder eller arbetsutskott som bereder kollektivtrafikfrågor, i undantagsfall om det inte finns något ”närmare” organ har regionstyrelse använts. Kartläggningen kunde konstatera att inte i något av de undersökta beslutande organen finns en överrepresentation av kvinnor, varken på kommunal eller regional nivå. Endast knappt var femte kommun håller sig inom det jämställda spannet och nästan var tredje kommun har färre än 20 % kvinnor i de nämnder som fattar beslut om trafikfrågor. För kollektivtrafiknämnder var den genomsnittliga kvinnorepresentationen 27 %.

I de beslutande nämnderna i Kronobergs län ser representation av kvinnor och män 2017 i huvudsak bättre ut:

- ▶ Trafiknämnden: 5 kvinnor och 4 män (56% kvinnor). (ordförande man).
- ▶ Styrelsen: 7 kvinnor och 9 män (44 % kvinnor). (ordförande kvinna).
- ▶ Den politiska infrastrukturgruppen: 1 kvinna och 3 män (25 % kvinnor).

För framtagandet av länstransportplanen 2018–2029 i Kronobergs län, har det från att processplanen antogs till oktober 2017 hållits 18 möten som har behandlat länstransportplanen. På dessa möten har 62 % varit män, 37 % kvinnor och 1 % ungdomar²³.

Slutsatser om kvinnor och män

Ovanstående avsnitt 2.2 har systematiskt visat skillnader mellan kvinnor och män vad gäller resmönster, utsläpp av växthusgaser från transporter, fysisk aktivitet i transportsystemet, representation i beslutande organ, och värderingar kopplade till transportsektorn.

²² Wennberg H, Sundberg I (2016). Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafik-säkerhet och trygghet. Uppdrag för Trafikanalys. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

²³ Region Kronoberg (2017) Länstransportplan för Kronobergs län 2018–2029. Process- och remissredovisning (Diariernr: 16RK2006)

Utifrån ovanstående kunskap, kan planeringen av transportsystemet bidra till jämställdhet genom:

- ▶ Omfördelning av resurser från biltrafik till andra färdssätt.
- ▶ Att alternativ till biltrafik stöds och prioriteras, så att en mer transportsnål tillgänglighet främjas. Det handlar om satsningar på kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder och samspelet med bebyggelseplaneringen.
- ▶ Kollektivtrafikresor stöds även utanför rusningstiderna.
- ▶ En omfördelning av de ekonomiska resurserna samt färdmedelsandelar från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik.
- ▶ En transportsnål tillgänglighet.
- ▶ En planering med fokus på kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens behov.
- ▶ Främjande av barns självständiga förflyttning.
- ▶ Skillnader i mäns och kvinnors värderingar samt upplevda trygghet behöver beaktas genom:
 - ▶ Ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.
 - ▶ Ökad trygghet.
 - ▶ Ökad aktiv mobilitet, framförallt genom att öka cyklandet hos kvinnor.
 - ▶ Jämställt deltagande i problemformulering, utformning av, beslutfattande om och samråd om transportsystemet.

2.3 Ålder

För att kunna bedöma hur planeringen av transportinfrastrukturen ska kunna bidra till jämlikhet behövs en systematisk genomgång av de skillnader som finns mellan olika grupper av människor. En viktig utgångspunkt är diskrimineringsgrunderna (där ålder är en diskrimineringsgrund) och barnkonventionen. I nedanstående avsnitt presenteras skillnader som går att utläsa framförallt från resvaneundersökningar och andra studier.

Resandet i olika åldersgrupper

För att planering av transportinfrastrukturen ska kunna bidra till jämlikhet är åldersperspektivet viktigt, eftersom framförallt barn och äldre har speciella behov. Ungefär var femte person är under 18 år. Många barn är beroende av gång, cykel och kollektivtrafik för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Vidare har barn rätt att vara delaktiga och ha inflytande.

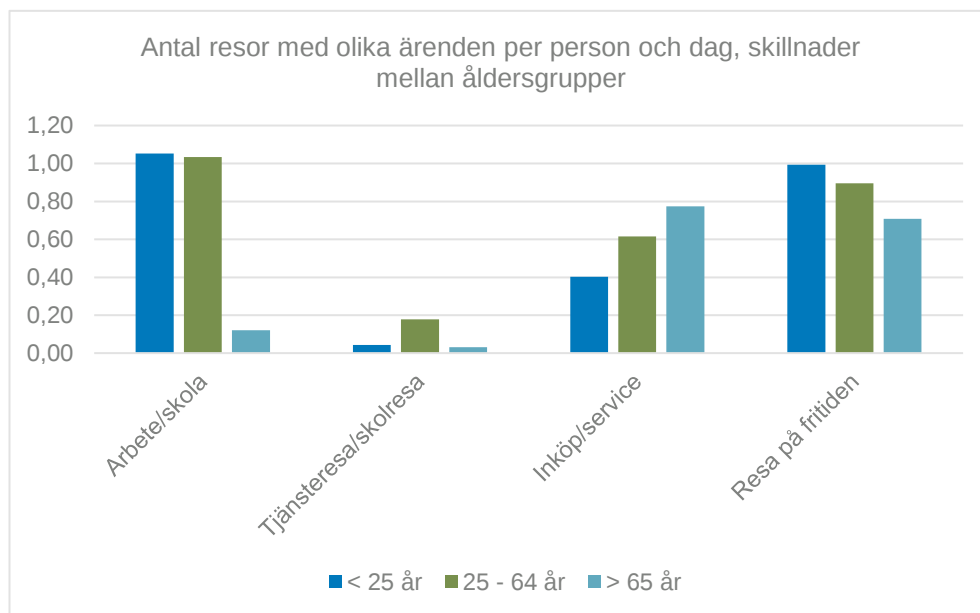
Med ett barnperspektiv i planeringen ser vi till att inte bara ta hänsyn till vuxnas perspektiv. I Sverige står cyklandet för 13 % av barns resor (8 % för 18–84 år). Barn i stora och medelstora tätorter, särskilt de som bor nära stadskärnan, cyklar mer; barn på landsbygd åker mer bil och buss eller skolskjuts. 11-årsåldern är en brytpunkt då 4 av 5 barn får gå eller cykla själva till skolan.²⁴ Enligt Trafikverkets undersökning från 2012 går eller cyklar 48–58 % av barnen i F-9 till skolan

²⁴ Slotte J, Wennberg H (2014). Mänskliga rättigheter och kollektivtrafik: Så påverkar "Strategi för funktionshinderanpassning" andra resenärgrupper. Uppdrag för Västra Götalandsregionen. Lund, Sverige: Trivector Rapport 2014:32.

beroende på årstid; på 1980-talet gick eller cyklade 97 % av 7-9 åringarna till skolan.²⁵

Generellt fångas inte barns perspektiv in i resvaneundersökningar, vilket innebär att det är svårt att uttala sig om de yngsta medborgarna. Äldres resvanor beskrivs dock relativt noggrant. För Region Kronoberg ser skillnaderna i resande ut såsom visas i figurerna nedan.

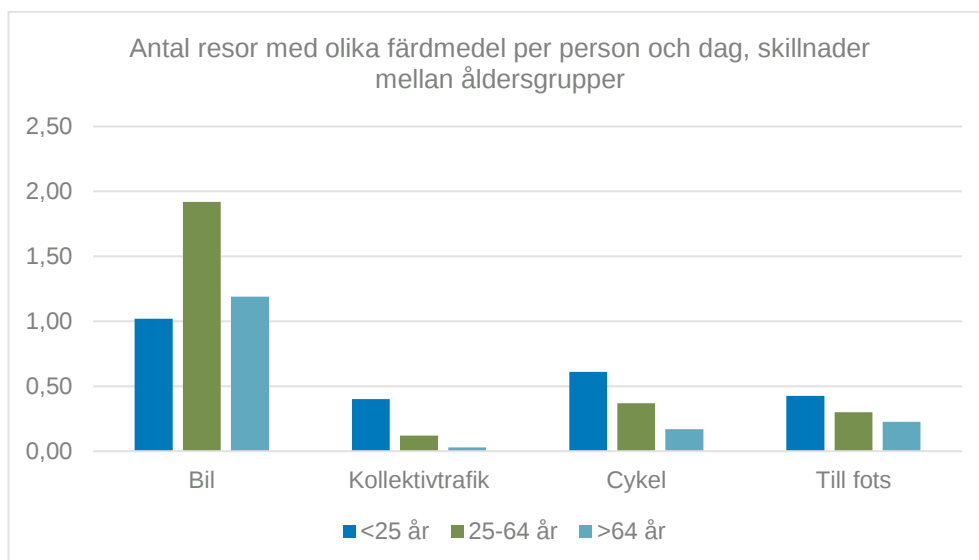
Gruppen äldre över 65 år gör generellt färre antal resor per dag, förutom resor som gäller inköp och service (Figur 2-10). För äldre över 65 år är resor kopplade till inköp och service de vanligaste, medan den vanligaste resan för personer under 25 år och mellan 25 och 64 år kopplad till arbete och skola.



Figur 2-10 Antal resor per person och dag uppdelat på ärende och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

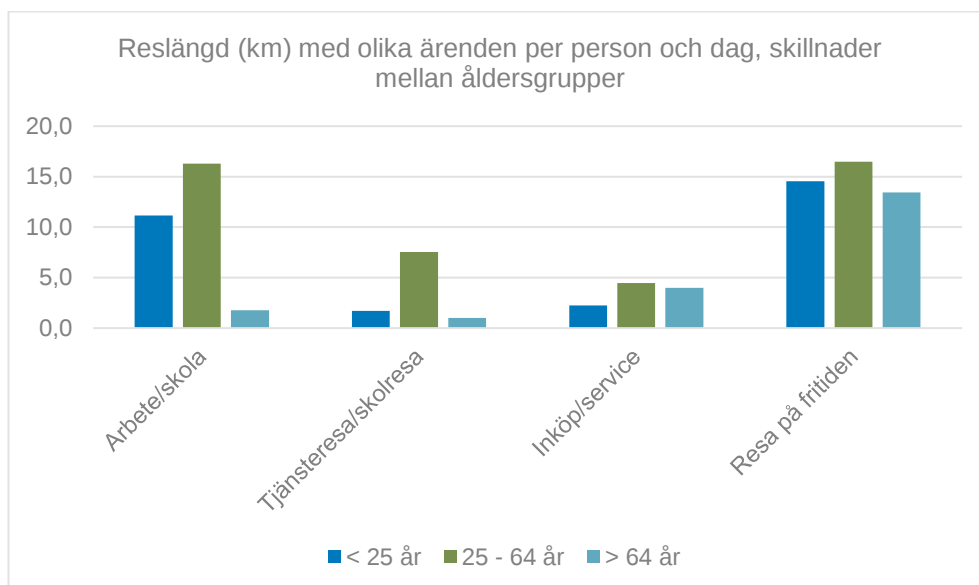
För samtliga åldersgrupper är bilen det vanligaste färdmedlet. Dock visar Figur 2-11 tydligt att personer under 25 år använder kollektivtrafik, cykel och gång i större utsträckning än övriga grupper.

²⁵ Wennberg H, Sundberg I (2016). Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafik-säkerhet och trygghet. Uppdrag för Trafikanalys. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.



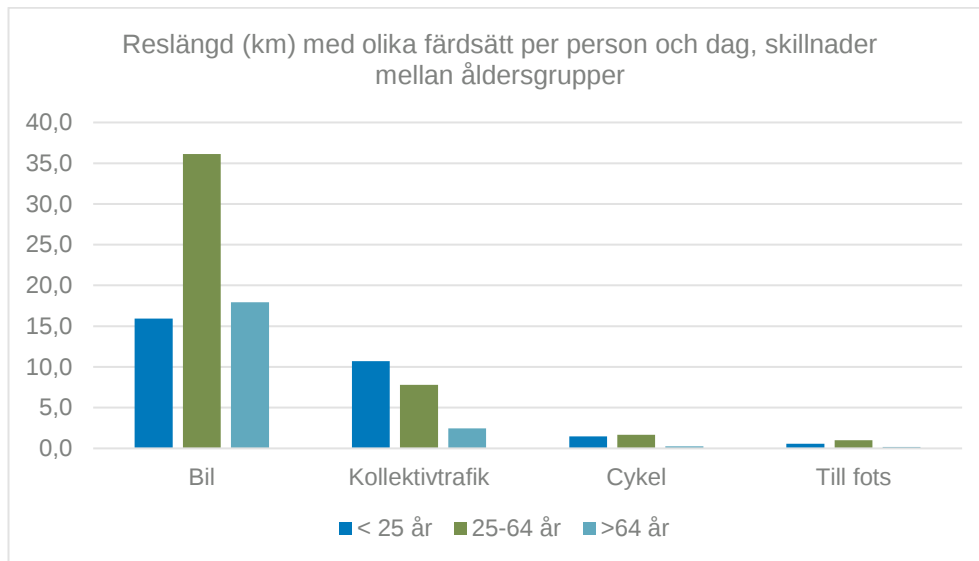
Figur 2-11 Antal resor per person och dag uppdelat på färdmedel och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

För gruppen under 25 år och 25–64 år görs de flesta kilometrarna i anslutning till arbete, skola och fritid, medan flest antal kilometer för äldre personer är kopplade till inköp, service och fritid, Figur 2-12.



Figur 2-12 Reslängd i kilometer per person och dag uppdelat på ärende och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

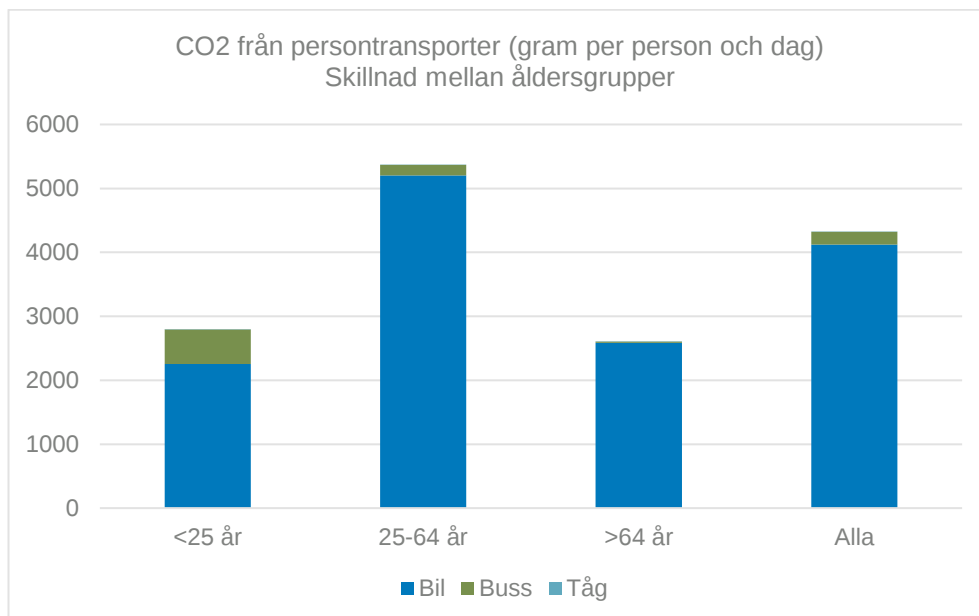
När det gäller antal resta kilometer med olika färdmedel dominerar för gruppen 25–64 år bilkilometrarna, medan kollektivtrafikåkandet dominerar för gruppen under 25 år. Figur 2-13 visar vidare att flest antal kilometer för personer över 64 år görs med bilen, även om det totala antalet kilometer är betydligt lägre än för personer mellan 25–64 år.



Figur 2-13 Reslängd i kilometer per person och dag uppdelat på färdmedel och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Klimatpåverkan och ålder

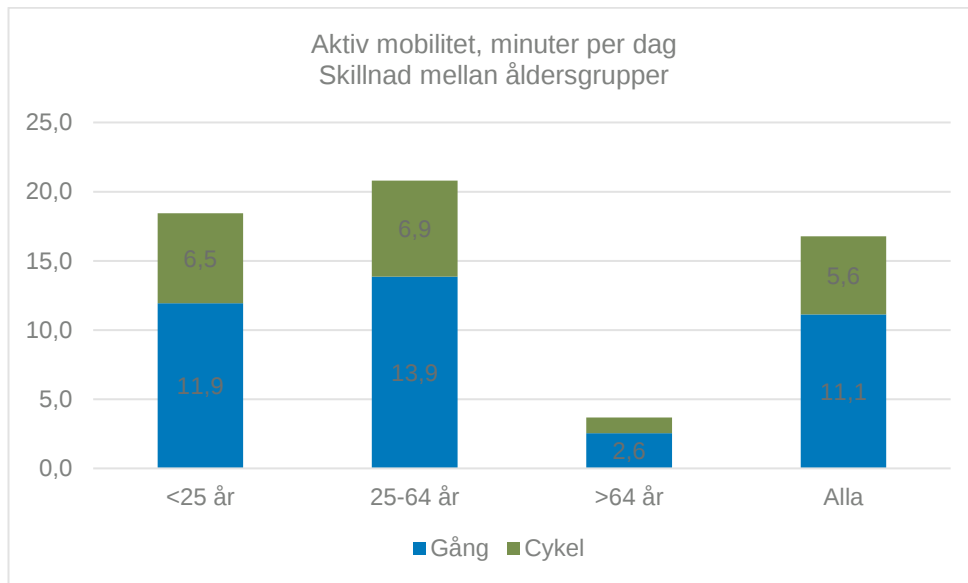
Utsläppen av CO₂ (som samlingsmått på klimatprestanda) från persontransporter skiljer sig mycket för olika åldrar, Figur 2-14. För samtliga åldersgrupper står bilresorna för de största utsläppen, och gruppen 25–64 år släpper nästan ut dubbelt så mycket CO₂ jämfört med övriga grupper.



Figur 2-14 CO₂-emissioner från persontransporter per person och dag. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Folkhälsa och ålder

Fysisk aktivitet i minuter från transporter går ner drastiskt för åldersgruppen över 64 år, Figur 2-15. Skattningarna är grova eftersom underlaget i resvaneundersökningar är vanskligt för tid.



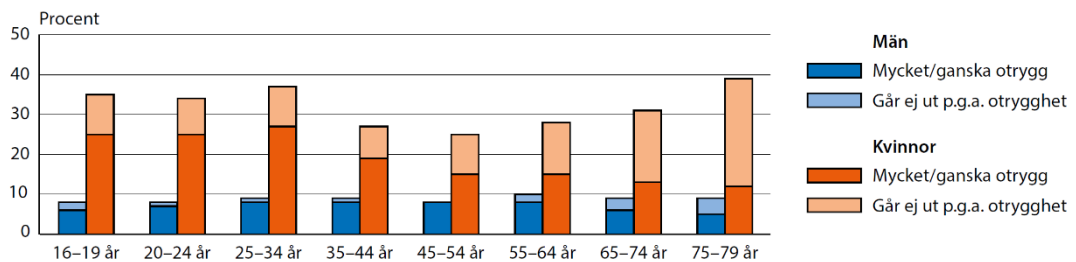
Figur 2-15 Minuter aktiv mobilitet per person och dag. Inklusive anslutningsresor till kollektivtrafik.
Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Värderingar och ålder

En av flera förklaringar till skillnader i resmönster är otrygghet. Barn är generellt otrygga främst kvällstid, på stan eller i kollektivtrafiken. Flickor är betydligt otryggare på dessa platser än pojkar.

Otryggheten är generellt något högre bland invånare i Kronoberg jämfört med riket. 4 % av invånarna i Kronoberg anger att de ändrar beteende, såsom aktivitet och färdssätt, på grund av otrygghet. Medelvärde för riket är 3%.²⁶

Figur 2-16 nedan visar uppgifter om otrygghet vid utevistelse från den nationella trygghetsundersökningen (nationella siffror). Otrygghet vid utevistelse är störst hos de allra äldsta kvinnorna (75–79 år). Mer än var tredje kvinna i denna grupp känner sig otrygg eller väljer att inte gå ut p.g.a. otrygghet. Äldre väljer oftare att stanna hemma till följd av sin otrygghet, medan yngre personer oftare väljer annan färdväg eller annat färdssätt. Vi har alltså olika beteendekompensatoriska strategier vid otrygghet. Tryggheten påverkar de äldres självständighet (att klara sig själv) och delaktighet i samhället.



Figur 2-16 Andel personer som upplever sig otrygga när de går ut sent på kvällen i det egna bostadsområdet 2016. Andel för respektive kön och åldersgrupp i Sverige. Källa: Nationella trygghetsundersökningen 2016.

²⁶ BRÅ (2016:2) Nationella trygghetsundersökningen 2006–2015. Regionala resultat.

Kvinnor och män värderar flera aspekter rörande transportplaneringen olika. Kvinnor uppvisar dessutom andra attityder och beteenden vad gäller resor och transporter, till exempel reser kvinnor mer hållbart än män.²⁷ Kvinnor betar sig mer hänsynsfullt i trafiken och är generellt mer positiva än män till trafiksäkerhetsåtgärder såsom lägre hastighetsgränser och till åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister.²⁸

Enkätstudien Naturvårdsverket²⁹ under många år genomfört för att beskriva allmänhetens attityder till klimatförändringar visar att värderingar avseende en rad frågor för transportsektorn skiljer sig med ålder. Resultaten pekar på en med ålder avtagande positiv inställning till klimatåtgärder. Yngre är alltså precis som kvinnor generellt mer positiva till klimatåtgärder för transportsektorn än äldre. För frågor rörande hastigheter är dock relationen den omvända. Äldre är till exempel mer positiva till att köra långsammare.

Analyser från resvaneundersökningen i sydöstra Sverige, som även inkluderar Kronoberg, drar slutsatsen att unga vuxna (och kvinnor) generellt är mer benägna att ändra sina resvanor vad gäller bilanvändning, vilket alltså är i linje med hur det ser ut för Sverige i stort.

Slutsatser för åldersgrupper

Ovanstående avsnitt visar tydligt att färd sätt, antal resta kilometer och ärende skiljer avsevärt mellan olika åldersgrupper. För att planeringen av transportinfrastrukturen ska bidra till ett jämlikt transportsystem bör vissa aspekter beaktas:

- ▶ För äldre över 65 år i Kronoberg är resor kopplade till inköp och service den vanligaste, både i antal resor och i antal kilometer. Bilen är det vanligaste färdmedlet och färdtjänst kan antas vara viktig för vissa människor i denna åldersgrupp. Otrygghet är också en faktor som hindrar gruppen, och framförallt kvinnor, från att gå utanför hemmet.
- ▶ Gruppen över 65 år, som har tillgång till, och kan köra bil, kommer fortsättningsvis att ha god tillgång till service och inköp. Däremot är det av stor vikt att planering av transportinfrastrukturen bidrar till att förbättra tillgängligheten för äldre till framförallt service och inköp genom en närmiljö och kollektivtrafik som upplevs som mer trygg. Detta skulle kunna få fler äldre att gå och cykla till service.
- ▶ Forskning visar att äldre kvinnor och män generellt upplever att deltagandet i olika aktiviteter minskar med åldern. Kvinnor är generellt mest utsatta då de i mindre utsträckning äger eller åker bil³⁰.
- ▶ Eftersom äldres delaktighet i samhället generellt minskar med åldern är det av vikt att gruppen aktivt bjuds in att delta i planering av infrastruktur.
- ▶ Forskning finner att när inte hela kedjan som ingår i en förflyttning i transportmiljön är tillgänglig kan det framförallt uppstå problem för de äldsta medborgarna. Ett ”hela-resan-perspektiv” är i detta avseende viktigt.

²⁷ Kronsell A, Smidfelt Rosqvist L, Winslott Hiselius L (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms – the Swedish case. *International Journal of Sustainable Transportation*. DOI: 10.1080/15568318.2015.1129653.

²⁸ Wennberg H, Sundberg I (2016). Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafik-säkerhet och trygghet. Uppdrag för Trafikanalys. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

²⁹ WSP (2015). Allmänheten och klimatförändringen 2015

³⁰ Berg, J. och Levin, L., 2011. *Äldres vardagliga resor: val av färdmedel och erfarenheter av kollektivtrafik*.

Dymén, C., Bösch, S., & Slotte, J. (2016) *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd. En kartläggning av kunskapsläget och behov av framtida forskning* (Trivector rapport 2016:93). Stockholm: Trivector

- ▶ Den vanligaste resan för personer under 25 år och mellan 25 och 64 i Kronoberg är kopplad till arbete och skola. Bilen är det vanligaste färdmedlet och flest antal kilometer görs med bilen för samtliga åldersgrupper.
- ▶ Personer under 25 år använder kollektivtrafik, cykel och gång i större utsträckning än övriga grupper.
- ▶ Skillnaderna är stora mellan stad och landsbygd i Kronoberg, vilket innebär att lösningar för att tillvarata äldres behov av tillgänglighet till service skiljer sig mellan stad och landsbygd.
- ▶ Även om resmönster skiljer sig mellan olika grupper av människor i Kronoberg är bilen fortfarande det vanligaste färdmedlet. Detta innebär att invånarnas rörlighet och tillgänglighet i första hand varit anpassat till bilen. Från ett jämlikhetsperspektiv kan sägas att satsningar på kollektiv-, gång- och cykeltrafik framförallt gynnar de grupper av människor som, jämfört med exempelvis medelålders män, inte har lika hög tillgång till bilen och inte heller värderar bilen lika högt. Sådana grupper är, enskilt och i kombination, kvinnor, socioekonomiskt utsatta, yngre kvinnor och män, pojkar och flickor, och utlandsfödda personer³¹. Dessutom är kollektivtrafik, samt gång- och cykeltrafik, klimat- och miljövänligt och främjar den fysiska hälsan.
- ▶ Planeringen bör tillse att personer i olika åldersgrupper har möjlighet att aktivt delta i planeringsprocesserna. Kunskapen kring framförallt barns resvanor behöver dessutom öka.

2.4 Funktionsnedsättning

För personer med funktionsnedsättning är fysisk tillgänglighet viktigt, och ofta avgörande för om man ska kunna resa överhuvudtaget. Även små, upprepade hinder kan göra det svårt att genomföra resan. För planerare handlar detta om att uppfylla tillgänglighetskrav som finns i riktlinjer och lagstiftning. Det är ur ett jämlikhetsperspektiv av stor vikt hur funktionshindrades resvanor möts, t ex vad gäller målpunkter, restider osv, och hur dessa grupper inkluderas i beslutsfattande.

Funktionsnedsättning är ett av de sju diskrimineringsgrunderna – liksom är ”bristande tillgänglighet” en diskrimineringsform som tillkom i diskrimineringslagstiftningen 2015. För att planering av transportinfrastrukturen ska kunna bidra till jämlikhet är det i ett första steg viktigt att analysera data som beskriver resvanor hos personer med funktionsnedsättning.

Resandet utifrån funktionsnedsättning

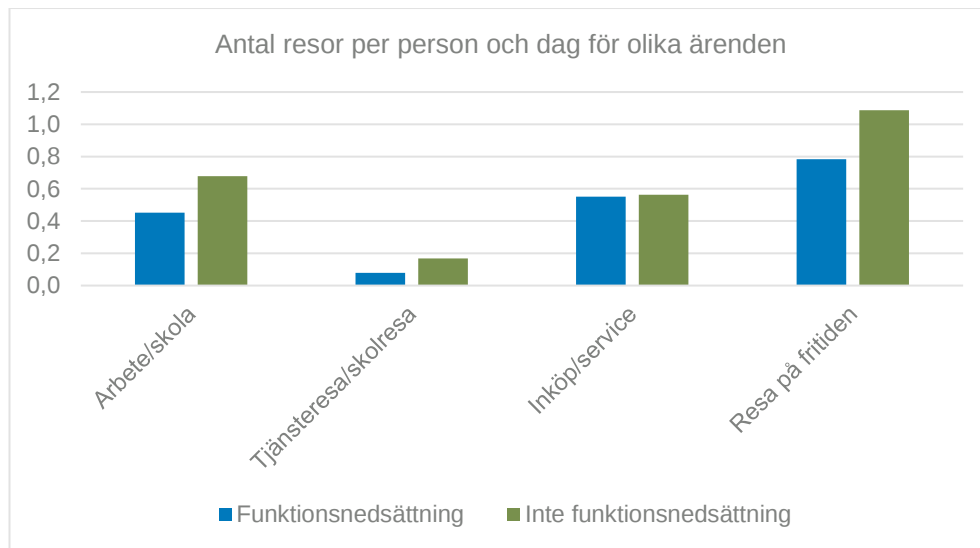
Den data som används för att beskriva resvanor hos personer med funktionsnedsättning i Kronoberg kommer helt från RVU Sverige 2011–2014, eftersom de regionala undersökningarnas material inte räcker för en beskrivning.

I den data som analyseras går det inte att särskilja olika typer av funktionsnedsättningar. Det kan dock handla om nedsatt rörelseförmåga, som ofta kräver hjälpmedel, nedsatt syn, nedsatt hörsel, och nedsatt kognitiv förmåga. Så kallade ”osynliga” funktionsnedsättningar, kan vara nedsatt kognitiv förmåga, allergier,

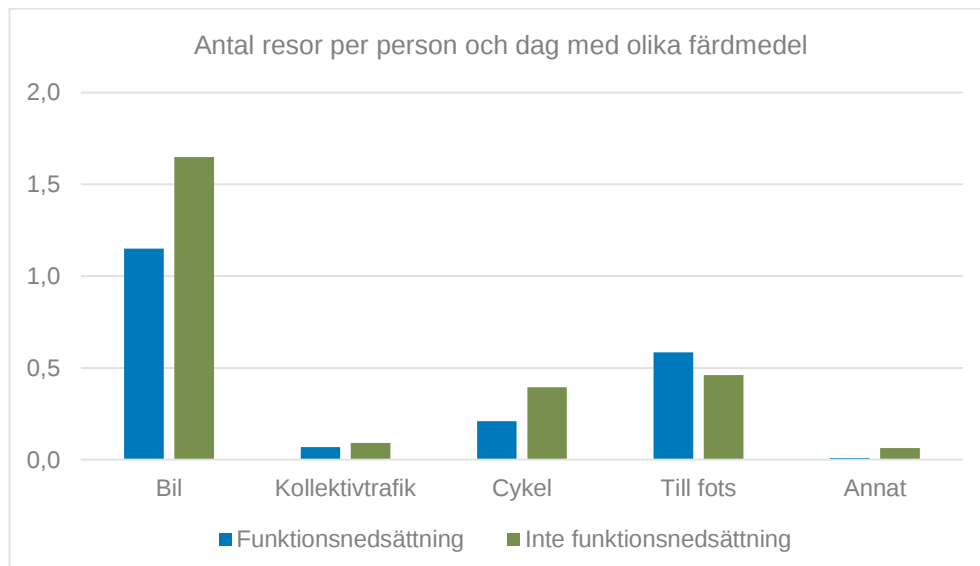
³¹ Trivector. (2013:52). *Metod för jämställdhetskonskvensbedömning av länsplanen 2014–2025 i Stockholms län*

och doftöverkänslighet. Kombinationer av flera olika funktionsnedsättningar är vanliga bland äldre personer.

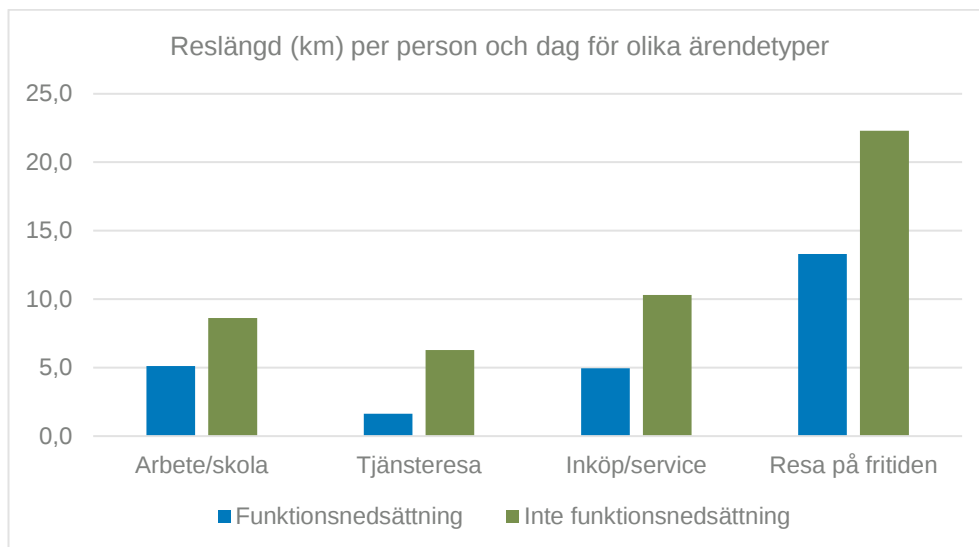
Figurerna nedan visar att personer med funktionsnedsättning i Kronoberg generellt reser mindre än andra, både i antal resor och i antal kilometer. Detta indikerar att personer med funktionsnedsättning är mer begränsade i sin vardag än andra, och har därmed en sämre tillgänglighet till betalt och obetalt arbete, service, boende och rekreation.



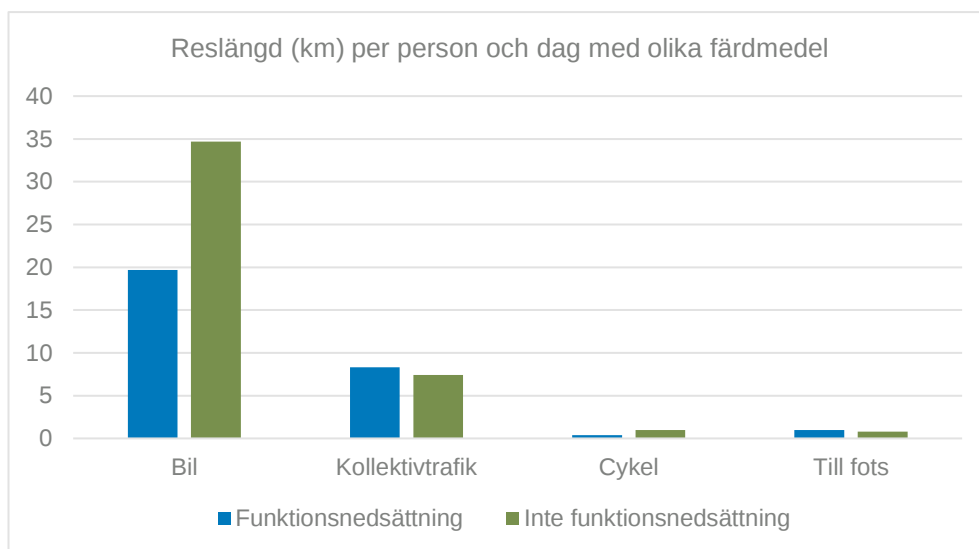
Figur 2-17 Antal resor per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



Figur 2-18 Antal resor per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



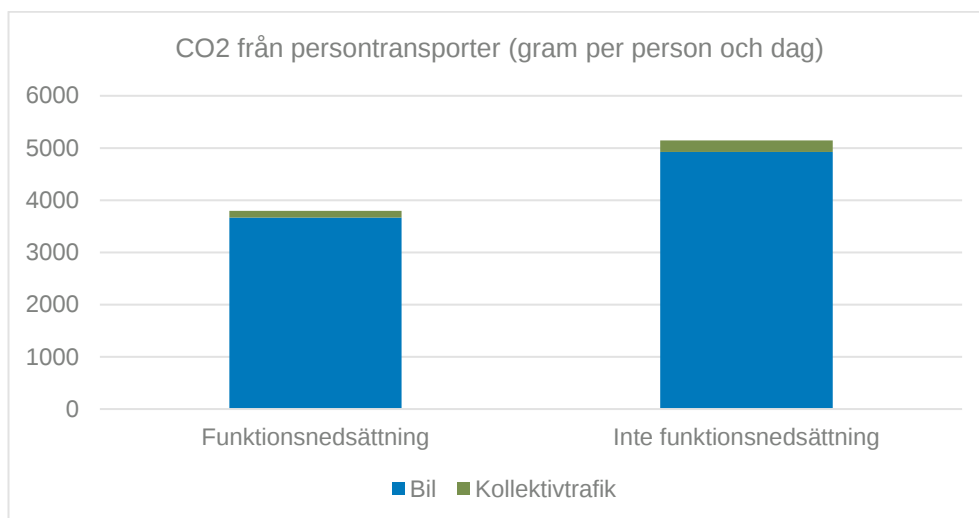
Figur 2-19 Reslängd (km) per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



Figur 2-20 Reslängd (km) per person och dag med olika färdmedel. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.

Klimatpåverkan och funktionsnedsättning

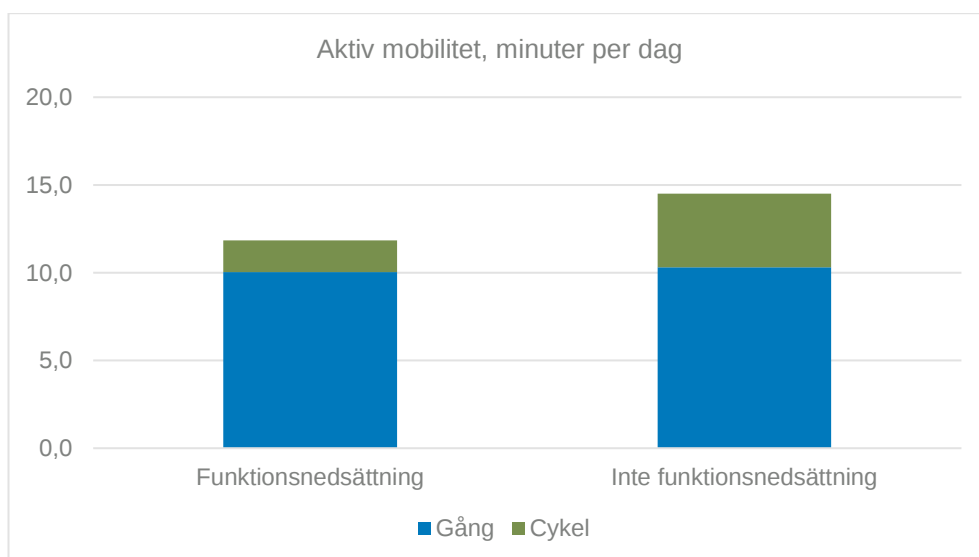
Utsläppen av CO₂ (som samlingsmått på klimatprestanda) från persontransporter är lägre för personer med funktionsnedsättning jämfört med övriga, Figur 2-21.



Figur 2-21 CO₂-emissioner från persontransporter per person och dag. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2015. Figuren avser endast Kronobergs län.

Folkhälsa och funktionsnedsättning

Fysisk aktivitet i minuter från transporter är något lägre för personer med funktionsnedsättning jämfört med övriga, Figur 2-22. Den stora skillnaden är framförallt från cykling. Skattningarna är grova eftersom underlaget i resvaneundersökningar är vanskligt för tid.



Figur 2-22 Minuter aktiv mobilitet per person och dag. Inklusive anslutningsresor till kollektivtrafik. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2015. Figuren avser endast Kronobergs län.

Slutsatser utifrån funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning i Kronoberg reser betydligt mindre än personer som inte har någon funktionsnedsättning. Detta gäller både antal resor och antal resta kilometer. Jämfört med personer utan funktionsnedsättningar gör personer med funktionsnedsättningar fler antal resor och fler kilometer till fots. Vidare gör personer med funktionsnedsättningar något fler kilometer med kollektivtrafik.

I tätorter innebär resultaten att en stadsstruktur som möjliggör så mycket gång som möjligt är att föredra. På landsbygd bör andra typer av lösningar studeras. Även tillgång till kollektivtrafik är väsentligt för gruppen.

I dagsläget möjliggör dock inte resvaneundersökningar att olika typer av funktionsnedsättningar studeras på en tillräckligt detaljerad geografisk nivå. För att planeringen av transportinfrastrukturen ska kunna anpassas till de behov som olika funktionsnedsättningar kräver, behöver dataunderlaget bli bättre. Planeringen bör även tillse att olika grupper av personer med funktionsnedsättningar har möjlighet aktivt delta i planeringsprocesserna.

2.5 Etnicitet och socioekonomi

Sociala nyttor genom transportplaneringen

Ett jämlikhetsperspektiv i planering av transportinfrastruktur bör beakta diskrimineringsgrunderna. I de ovanstående avsnitten behandlas de diskrimineringsgrunder som är möjliga att beskriva genom resvaneundersökningar. Dessa är kön, ålder och funktionsnedsättning. Etnisk tillhörighet samt religion eller annan trosuppfattning går ej att analysera utifrån resvaneundersökningar. Däremot är det möjligt att indirekt analysera etnisk tillhörighet genom kunskap om födelseland. Sverige karakteriseras av en stark geografisk segregering utifrån framförallt etnicitet och socioekonomi; variabler som dessutom samvarierar.

En fråga att ställa sig är hur satsningar i transportinfrastruktur fördelas geografiskt och ger olika grupper av människor olika förutsättningar. Ett sätt att värdera är genom att beskriva sociala nyttor. I en storstadsutredning inför Sverigeförhandlingen bedömdes social nytta uppstå när kollektivtrafiksatsningar planeras och genomförs så att de:

- ▶ skapar ett gemensamt rum och möjlighet att utveckla sociala relationer mellan personer som tillhör samma eller olika grupper i samhället
- ▶ skapar förutsättning för en fungerande arbetsmarknads- och skolregion
- ▶ genomkorsar och förbinder platser och stadsdelar
- ▶ binder samman områden med olika identitet vilket ger människor möjligheter till upplevelser och kunskap om andra områden och människor
- ▶ bidrar till mötesplatser, exempelvis genom stations och hållplatsmiljöer
- ▶ minskar behovet av privatbilism, som bidrar till uppdelning i staden
- ▶ sänder ut signaler om att områden och invånare är prioriterade vilket kan stärka framtidstron och relationen mellan invånare och offentliga institutioner.³²

Den sociala nyttan kan ökas genom att sammankoppla områden ”där invånarna relativt sett har lågt socialt kapital” för att skapa förutsättningar för individer och grupper från dessa områden att ta sig till arbete, andra aktiviteter och mötesplatser utanför sitt område.³³

Det sociala kapitalet i ett område är graden av tillit, både mellan olika grupper av människor, och mellan samhällsinstitutioner och grupper av människor. Det

³² Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (2015) Utredning om storstadsutredningar inför Sverigeförhandlingen.

³³ ibid

överbryggande sociala kapitalet, det mellan olika grupper inom ett samhälle, anses vara det viktigaste.

Områden med generellt lägre socialt kapital är områden som är socioekonomiskt svaga och har en hög andel invånare med utländsk bakgrund. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och segregering är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar när andelen etniska svenskar minskar³⁴.

Kontentan är att social nytta skapas genom infrastruktursatsningar i områden med hög etnisk diversitet och låg socioekonomisk status. Framförallt två index samt ohälsotal används för att mäta detta. Etnicitet är inte möjligt att analysera utifrån officiell statistik. Den närmsta indikatorn är födelseland. Tillgänglighet för utlandsfödda mäts därför genom ett *diversitetsindex*. För att mäta socioekonomisk status används ett *socioekonomiskt index*.

Nedanstående avsnitt beskriver de olika indexen och en kartläggning över hur indexen fördelas i Kronoberg. Utifrån den kartläggningen kan frågan, hur satsningar i fysisk infrastruktur fördelas geografiskt och ger olika grupper av människor olika förutsättningar, besvaras. Att besvara frågan ligger dock inte inom ramen för denna nulägesbeskrivning.

Risker för diskriminering i kollektivtrafiken

Inom kollektivtrafiken – som regionen är huvudman för – återfinns flera risker för diskriminering på grund av etnisk tillhörighet och religion (framförallt framkallat av klädsel eller annan utsmyckning). *Bemötande* är ett särskilt viktigt fokusområde för åtgärder som syftar till att förebygga risken att utsätta någon för diskriminering. Det finns exempel på busschaufförer som väljer att inte stanna på en hållplats där en person med invandrarbakgrund väntar, eller att samma person blir misstrodd eller ifrågasatt i kontakt med personal i kollektivtrafiken, exempelvis i samband med biljettköp eller biljettkontroll. Biljettkontroll är en situation där stor risk för diskriminering föreligger och en situation som också kan bidra till att kollektivtrafiken upplevs som otrygg.

Liksom för övriga grupper är även *trygghet* en viktig aspekt att arbeta med för att minska risken för diskriminering på grund av etnicitet eller religion. I kollektivtrafiken gäller aspekten framförallt nationella minoriteter som är särskilt utsatta i samhället i övrigt. Otryggheten är i många fall en kombination av flera faktorer, exempelvis hur miljöer är utformade, hur mycket folk som rör sig i och i anslutning till kollektivtrafiken och bemötandet från den personal som är verksam i kollektivtrafikens kundmiljöer.

Ytterligare brister som gör att kollektivtrafiken uppfattas som otrygg återfinns inom *informations- och kommunikationssystem*. Problemet är snarare kopplat till språk än etnicitet, men åtgärder som leder till att kollektivtrafiken kan användas trots att resenären inte förstår skriven eller talad svenska förbättrar förutsättningarna för många potentiella resenärsgupper.

³⁴ Reardon, M., Dymén, C. (2015). Towards the just city: Addressing poverty and social exclusion in the Stockholm Region. *Local Economy*, 30:7, 838–856;

Hårsman B (2006) Ethnic diversity and spatial segregation in the Stockholm region. *UrbanStudies* 43(8): 1341–1364

Swedish National Board of Housing, Building and Planning (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt* (Regeringsuppdrag IJ2009/1746/IU). Karlskrona.

Socialt utsatta områden i Kronoberg

Först och främst är det relevant att beakta att personer med sämre förutsättningar i större utsträckning än andra påverkas negativt av transportinfrastrukturens baksidor samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Socioekonomisk utsatthet, exkludering p.g.a. exempelvis etnicitet och geografisk segregation är faktorer som samvarierar kraftigt. Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och har en hög andel invånare med utländsk bakgrund och en hög etnisk variation, alltså att människor från flera etniska grupper bor i samma område. Detta gäller framförallt i storstäder men också i viss mån i medelstora och mindre orter³⁵. Ytterligare en aspekt är att områden som är socioekonomiskt svaga och där andelen med utländsk bakgrund är stor kan vara mer utsatta, eftersom diskriminering p.g.a. etnicitet kan förekomma på arbets- och bostadsmarknaden. Forskning från Stockholm och Uppsala visar exempelvis att diskriminering på bostadsmarknaden förekommer³⁶.

Vidare tenderar ohälsotal att vara höga i utsatta områden. En viktig åtgärd i områden med höga ohälsotal kan exempelvis vara att förbättra kollektivtrafiken eftersom det skapar möjligheter för friare val i livet, vilket i sin tur påverkar hälsan positivt³⁷.

Det är dock viktigt att poängtera att områden med hög andel invånare med utländsk bakgrund inte i sig behöver vara utsatta. Tvärtom kan en etnisk geografisk koncentration, där dina grannar är familjemedlemmar eller från samma etniska grupp, bidra till ekonomiskt kapital men också ökat socialt kapital. På längre sikt är dock effekterna oklara. Det överbryggande sociala kapitalet mellan människor från etniska minoriteter och etniska svenskar, samt mellan människor från etniska minoriteter och myndigheter kan dock försvåras³⁸, och därmed bidra till utsatthet.

Slutsatsen blir därför att nätverk inom en etnisk grupp är viktiga men att nätverk mellan etniska grupper och etniska svenskar och samhällsinstitutioner är viktiga på längre sikt för att ett samhälle ska öka den sociala hållbarheten.

Diversitetsindex

Diversitetsindexet är baserat på hur stor andel av befolkningen inom ett område som är utlandsfödd, och hur många nationaliteter som finns representerade inom området. Diversitetsindex beräknas genom att multiplicera andelen utlandsfödda med antalet nationaliteter i ett område och sedan dividera produkten med länsmedelvärdet. I Figur 2-23 visas den geografiska fördelningen av indexet i Kronoberg. Indexet är geografiskt avgränsat i så kallade SAMS-områden. SAMS är

³⁵ Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*

Reardon, M., Dymén, C. (2015)

Lilja, E., & Pemer, M. (2010). Boendesegregation – orsaker och mekanismer. Engenömgång av aktuell forskning. I: Boverket, ed. *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt (Appendix1)*. Karlskrona

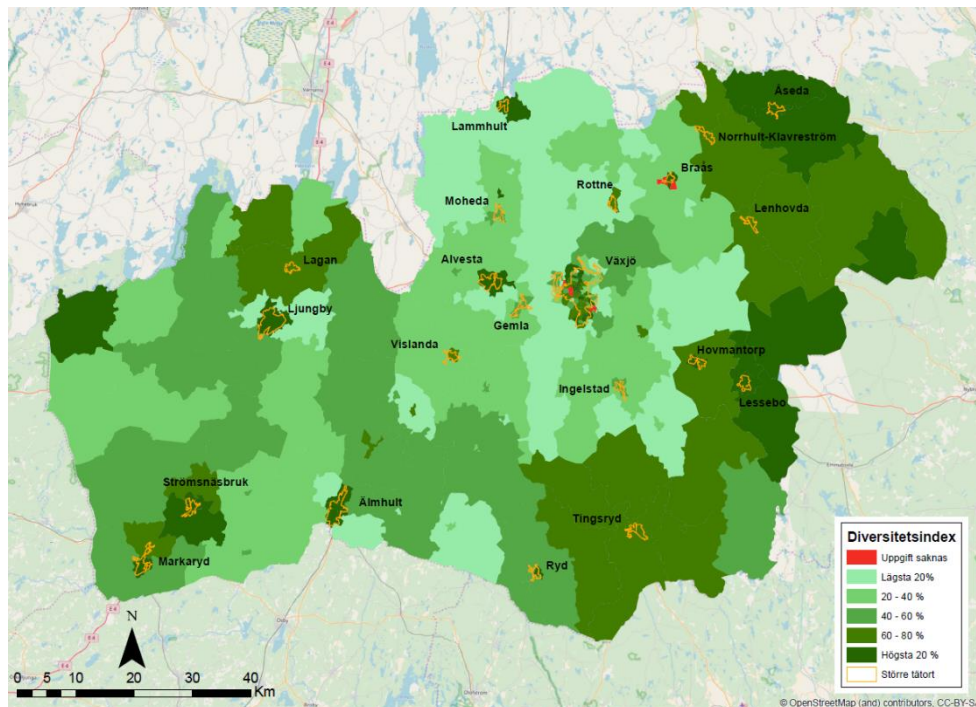
³⁶ Bråmås, Å., Andersson, R., & Solid, D. (2006) *Bostadsmarknadens institutioner och grindvakter i den etniskt segmenterade staden – exemplen Stockholm och Uppsala*. In: Integrationsverket, ed. *Rapport Integration 2005* (Bilaga 1). Stockholm

³⁷ *Spårväg syd – tvärförbindelse för ökad socialt kapital: Social konsekvensbeskrivning inom programstudie Spårväg syd*. Trafikförvaltningen, Stockholm läns landsting. Version 0.8, 2015-05-19

³⁸ Lilja, E., & Pemer, M. (2010).

Dymén, C., & Reardon, M. (2014). *Ethnic and social segregation in Botkyrka, Sweden* (Appendix 7 of Annex 4 of the ESPON TIPSE Final Report). Luxembourg: ESPON

Höga indexvärden, alltså områden med hög andel utlandsfödda och många representerade nationaliteter, återfinns framförallt i tätorter, Figur 2-23.

Figur 2-23 Diversitetsindex i Kronoberg³⁹.

Utöver diversitetsindexet som kan användas till att studera den geografiska tillgängligheten hos utlandsfödda i Kronoberg, sammanfattas här nedan en ny studie från Trafikanalys⁴⁰, där de behov och erfarenheter som utlandsfödda har med avseende på transportsystemet i ett svenskt perspektiv har kartlagts. Generellt konstaterar utlandsfödda att trafiken på många sätt fungerar bättre än de är vana vid från sina hemländer. Inte minst gäller det personer som är födda utanför Europa som uppger att de inte är vana vid ett så välorganiserat och trafiksäkert transportsystem. Några förslag till åtgärder som framkommit ur intervjuer med utlandsfödda är:

- Fler symboler. Som ny och om du inte kan engelska är det för svårt att hitta. Flera säger att de förstår att det inte kan stå på alla världens språk men att det är för få symboler idag.
- Tydligare skyltat. Detta gäller framförallt busshållplatser som flera tycker är svåra att lokalisera när det är mörkt ute. Här vill de se mer belysning och tydligare skyltning.
- Belysning är någonting som kommer upp vid flera tillfällen, både när det gäller tåg och när det gäller buss på vinterhalvåret. Det är svårare att hitta rätt vid byten i mörkret. Även fler bås efterfrågas då flera menar att de fryser mycket när de väntar på ett tåg eller en buss.

³⁹ Dataunderlaget avser året 2015

⁴⁰ Trafikanalys (2016:14) *Migration, invandring och framtida transportpolitik*

- ▶ Att bussarna går oftare på natten. Denna punkt instämmer flera inrikes födda i också. Dock har fler av de intervjuade utrikesfödda arbeten som kräver att de åker tidiga morgnar och sena kvällar (arbetar i kassa på mataffär, på restaurang, som frukostvärdinna, eller som skräddare) än de inrikes födda. Vidare framkommer det att den gruppen inte i samma utsträckning har körkort eller tillgång till bil och därför påverkas gruppen utrikesfödda av långa väntetider tidiga morgnar och sena kvällar mer.
- ▶ Flera påtalar att det borde finnas fler vakter som håller ordning på stökiga personer (onyktra personer och plankare med flera).

Socioekonomiskt index

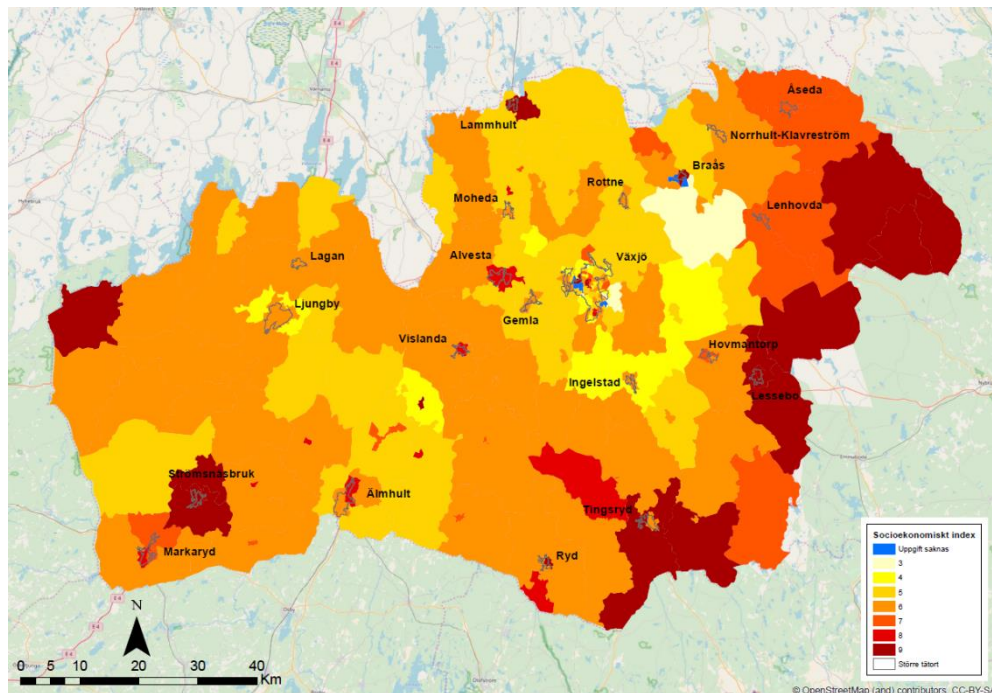
Förutom diversitetsindexet är även det socioekonomiska indexet ett mått på utsatthet. Det socioekonomiska indexet är baserat på tre faktorer – andel förvärvsarbete, andel utan gymnasial utbildning och andel med ekonomiskt bistånd. Varje område tilldelas en poäng inom varje faktor enligt Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Socioekonomiskt index.

Socioekonomiskt index	1 poäng	2 poäng	3 poäng
Arbete	Området tillhör de 20 % av områdena i Kronoberg med störst andel förvärvsarbete.	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel förvärvsarbete.	Området tillhör de 20 % av områdena i Kronoberg med minst andel förvärvsarbete.
Utbildning	Området tillhör de 20 % av områdena i Kronoberg med störst andel invånare med gymnasial examen.	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med gymnasial examen.	Området tillhör de 20 % av områdena i Kronoberg med minst andel invånare med gymnasial examen.
Ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i Kronoberg med minst andel invånare med ekonomiskt bistånd.	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med ekonomiskt bistånd.	Området tillhör de 20 % av områdena i Kronoberg med störst andel invånare med ekonomiskt bistånd.

Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen inom de tre faktorerna. Områdenas socioekonomiska index kommer att variera mellan 3 – 9, där ett lågt värde innebär att området i jämförelse med övriga delar av Kronoberg har hög sysselsättningsgrad, hög utbildningsnivå och liten andel invånare med ekonomiskt bistånd, medan ett högt värde innebär det motsatta. I Figur 2-24 visas den geografiska fördelningen av indexet.

Det socioekonomiska indexet sammanfaller relativt väl med diversitetsindexet. Socioekonomisk utsatthet återfinns dock i större utsträckning i både tätorter och på landsbygd, medan koncentrationer av utlandsfödda snarare återfinns i tätorter. De mest socialt utsatta områdena återfinns i, och på landsbygd utanför, tätorterna Lammhult, Lessebo, Tingsryd, Strömsnäsbruk och Braås. Även vissa landsbygder i västra och östra Kronoberg är socioekonomiskt utsatta.



Figur 2-24 Socioekonomiskt index i Kronoberg⁴¹.

Ohälsa

Ytterligare en indikator på utsatthet är ohälsa. Studie efter studie påvisar vikten av fysisk aktivitet för ett friskt liv med god livskvalitet, och lägre nivåer av övervikt och fetma. Nationellt har andelen överviktiga (BMI > 30) ökat från 11 till 14 % enbart mellan åren 2004 och 2015⁴². De nationella folkhälsorekommendationerna för fysisk aktivitet anger att vuxna bör röra på sig aktivt minst 150 minuter i veckan, detta för att minska riskerna för bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes typ 2 och vissa typer av cancer. Barn behöver ännu mer, ca 60 minuter aktiv rörelse per dag⁴³. Genom resan till och från skola, arbete eller andra ärenden kan hela, eller en del, av den dagliga aktiva rörelsen uppnås om resan görs som fotgängare eller cyklist. Även resor med kollektivtrafik bidrar till aktiv mobilitet.

En stor del av befolkningen når inte upp till de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet. Folkhälsomyndigheten bedömer baserat på ett antal datakällor att ungefär halva den vuxna befolkningen når den rekommenderade fysiska aktivitetsnivån för att upprätthålla en god hälsa.

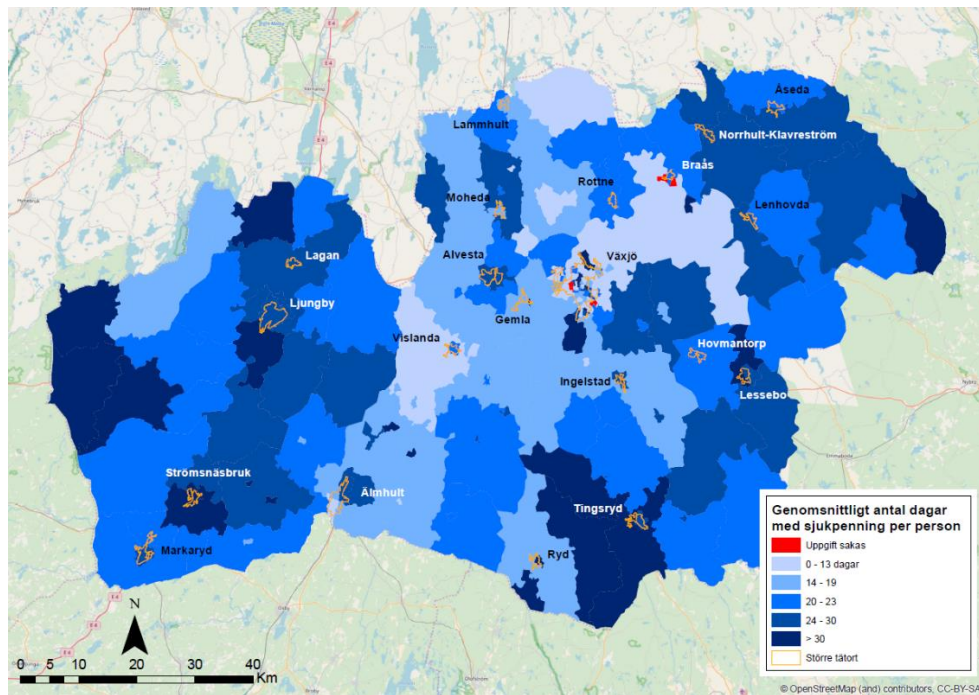
Ohälsotal definieras i Figur 2-25 som genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning⁴⁴ per invånare inom ett SAMS-område. Höga ohälsotal återfinns i flera av de större tätorterna samt på landsbygder.

⁴¹ Dataunderlaget avser året 2015

⁴² Folkhälsomyndigheten (2015). *Övervikt och fetma*

⁴³ Folkhälsomyndigheten, 2011. *Rekommendationer för fysisk aktivitet*

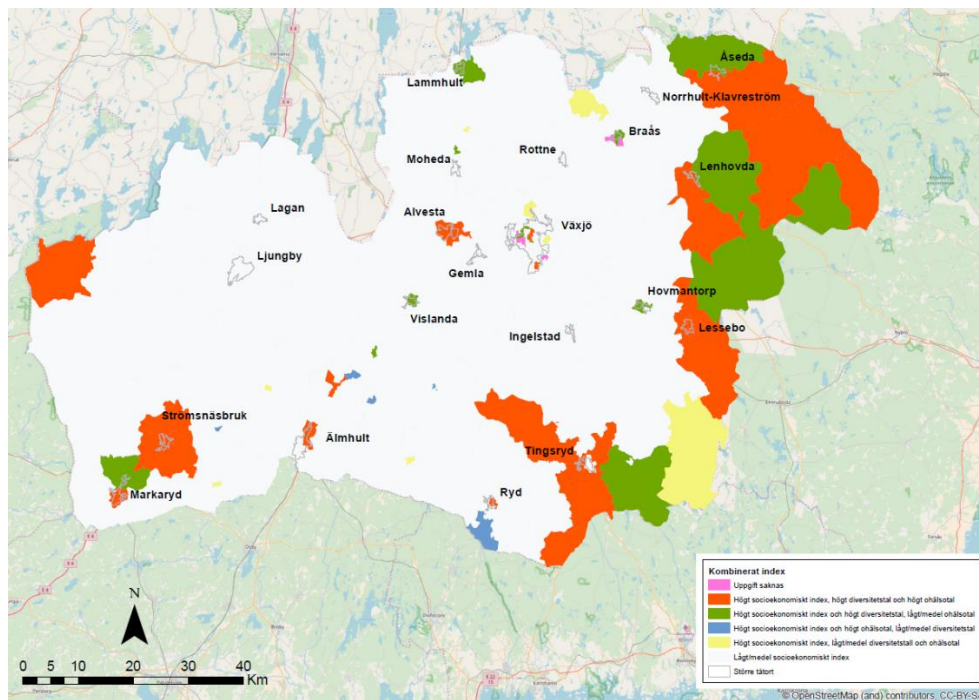
⁴⁴ Inkl. arbetsskadesjukpenning, rehabiliteringspenning, aktivitets- och sjukersättning från socialförsäkringen



Figur 2-25 Ohälsotal i Kronoberg⁴⁵.

Särskilt utsatta områden

I Figur 2-26 nedan visas de områden i Kronoberg som har förhållandevis låg socioekonomisk status och dessutom högt ohälsotal och/eller högt diversitetstal. Dessa områden är sådana där det finns förhöjd risk för utsatthet och utanförskap. Intressant att notera är att de potentiellt mest utsatta områdena, de röda, återfinns utanför tätorterna.



⁴⁵ Dataunderlaget avser året 2015

Figur 2-26 Särskilt utsatta områden⁴⁶.

Slutsatser utifrån etnicitet och socioekonomi

2.5 beskriver hur etnicitet, socioekonomi och ohälsa generellt bidrar till social utsatthet. Ett jämlikhetsperspektiv i planering av transportinfrastruktur bör eftersträva att förbättra tillgängligheten, och minimera negativa folkhälsoeffekter, för utsatta grupper av människor. Utgångspunkten är att personer med sämre förutsättningar i större utsträckning än andra påverkas negativt av transportinfrastrukturens baksidor samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet.

Att förbättra tillgängligheten för socialt utsatta grupper/områden bör fokusera på att öka det sociala kapitalet, vilket genererar en social nytta. För Kronoberg rekommenderas följande:

- ▶ Planering av transportinfrastruktur bör eftersträva att aktivt bidra till att kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder genomförs i socioekonomiskt utsatta områden (se Figur 2-24).
- ▶ Med syftet att bidra till att minska den geografiska ojämlikheten och öka tillgängligheten i utsatta områden bör resurser för transportinfrastruktur fördelas enligt en princip där en större andel (i förhållande till befolkningen i området) tilldelas socioekonomiskt utsatta områden och framförallt de särskilt utsatta områdena (se Figur 2-26), jämfört med socioekonomiskt starka områden.
- ▶ Planering av transportinfrastruktur bör beakta att utrikesfödda oftare (gäller generellt i ett svenskt perspektiv) har arbeten som kräver att de åker tidiga morgnar och sena kvällar (arbetar i kassa på mataffär, på restaurang, som frukostvärdinna, eller som skräddare) än de inrikes födda. Vidare framkommer det att den gruppen inte i samma utsträckning har körkort eller tillgång till bil och därför påverkas gruppen utrikesfödda av långa väntetider tidiga morgnar och sena kvällar mer. Den specifika situationen i Kronoberg behöver dock studeras mer.
- ▶ Planering av transportinfrastruktur bör bidra till att öka den fysiska aktiviteten för framförallt områden med höga ohälsotal (se Figur 2-25).
- ▶ Planeringen bör beakta de resurssvagare gruppernas möjlighet att aktivt delta i planeringsprocesserna.

2.6 Stad och land

Idag talas det alltmer om polariseringen i samhället mellan det vi vardagligt kallar ”stad och land”. Det finns ett behov av att hitta transportlösningar som hantear olika lands- och glesbygders tillgänglighet, mobilitet och hållbarhet. 2016 gjorde Trivector en kunskapssammanställning på uppdrag åt Trafikverket om tillgänglighet och mobilitet på landsbygd. Stad och land definieras i Trivectors kunskapssammanställning utifrån Jordbruksverkets definitioner. Samtidigt används också benämningen *landsbygder* för att betona landsbygdens heterogenitet.

Jordbruksverket delar in Sveriges kommuner i fyra regiontyper: storstadsområden, stadsområden, landsbygd och gles landsbygd. Definitionerna är kopplade

⁴⁶ Dataunderlaget avser året 2015

till pendlingsmönster och befolkningstäthet. 33 kommuner i Sverige är glesa landsbygdskommuner och 164 är landsbygdskommuner. Detta motsvarar 34 procent av den totala befolkningen. I Kronobergs län klassas alla kommuner utom stadsområdeskommunen Växjö som landsbygdskommuner enligt Jordbruksverkets definition. Frågeställningen är därmed högst relevant för länet.

En analys av landsbygdernas och städernas resvanor görs utifrån Jordbruksverkets indelning av kommunerna för data från nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige 2011–2014. Det konstateras att ungefär lika stor andel av invånarna i stads- och landsbygdskommunerna reser dagligen och antalet resor som genomförs per dag är ungefär desamma. Däremot är stadsinvånarnas resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra vilket i viss mån beror på att en betydligt större andel av landsbygdsbornas resor är mycket korta (kortare än 3 km).

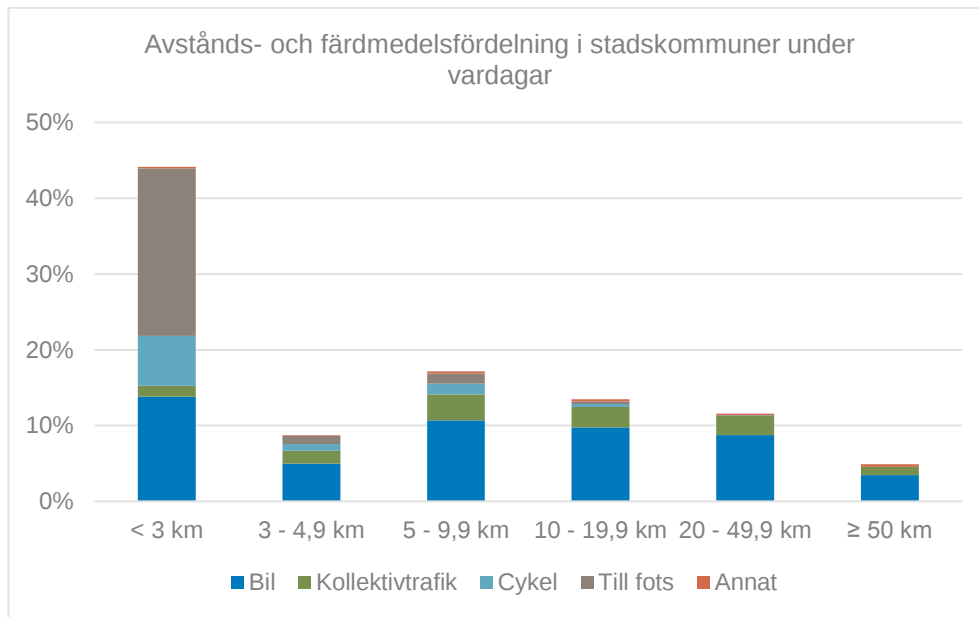
Det finns tydliga skillnader i hur resorna genomförs (se Figur 2-27, Figur 2-28, Figur 2-29, Tabell 2-2). Mest markant är i vilken utsträckning och för vilket ärende bil och kollektivtrafik används. Bil är det vanligaste färdskapet oavsett vilken kommuntyp som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Män gör en större del av resorna med bil som färdmedel men skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Exempelvis är andelen bilresor större bland kvinnor som är bosatta i landsbygdskommuner än bland män som är bosatta i stadskommuner.

Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna, ungefär en tredjedel av bilresorna är arbets- eller skolpendling och ungefär lika stor andel är fritidsresor. En stor skillnad är dock att 21% av resorna på landsbygd görs med bil och är kortare än 3 km, medan motsvarande siffra i städer är 14%.

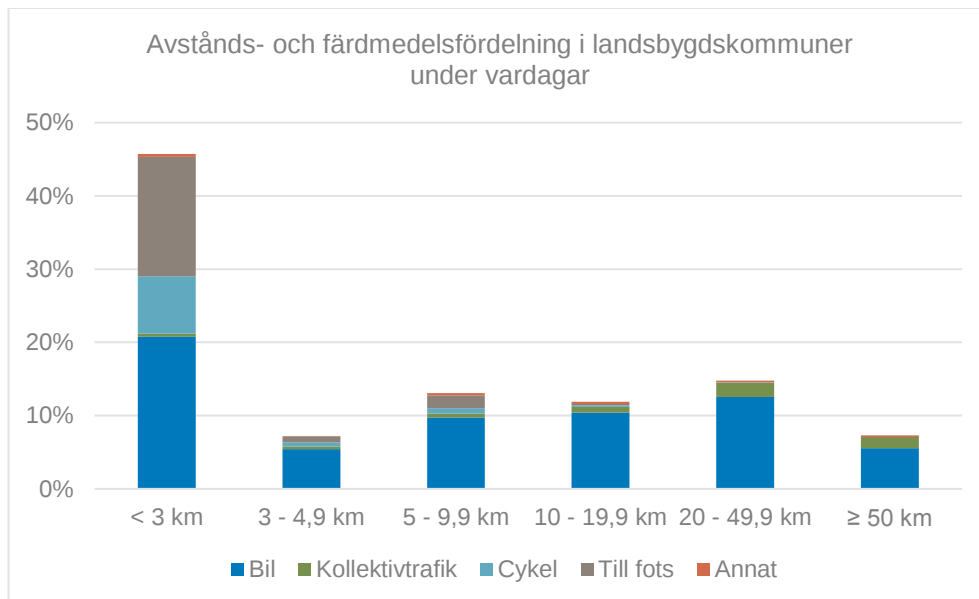
En tydlig skillnad noteras när kollektivtrafiken studeras – i stadskommunerna är det vanligaste ärendet vid kollektivtrafikresor arbete eller studier, men andelen av resorna som görs i andra ärenden är betydande. I landsbygderna är det en mycket liten andel av kollektivtrafikresorna som görs i annat syfte än att ta sig till eller från arbetsplatsen eller skolan.

Kollektivtrafikens andel av det totala resandet är betydligt större i stadskommunerna än i landsbygdskommunerna. I landsbygderna blir kollektivtrafikandelen märkbar först vid relativt långa reslängder. I såväl stad som landsbygd används kollektivtrafik i stor utsträckning av den yngre befolkningen. I stadskommunerna är det dock även en betydande andel av de äldre invånarna som också använder kollektivtrafiken. I landsbygdskommunerna är det en mycket liten andel av resorna bland befolkningen i åldern 25–64 år som görs med kollektiva färdmedel och bland invånare som är äldre än 64 år är kollektivtrafikandelen nästan försumbar. Skillnader mellan könen noteras också – i städerna utgör kollektivtrafik färdmedel vid en större andel av kvinnornas resor än av männens, i landsbygderna är kollektivtrafikandelen ungefär densamma bland män som bland kvinnor.

Cykel som färdslag är andelsmässigt ungefär lika stort i stads- och landsbygdskommuner när man ser till antalet resor. Däremot finns skillnader mellan cykelresornas ärenden. I stadskommunerna är en betydande del av cykelresorna arbets- eller skolpendling. Motsvarande andel är betydligt mindre i landsbygderna, samtidigt som cykel i högre utsträckning används för fritidsresor.



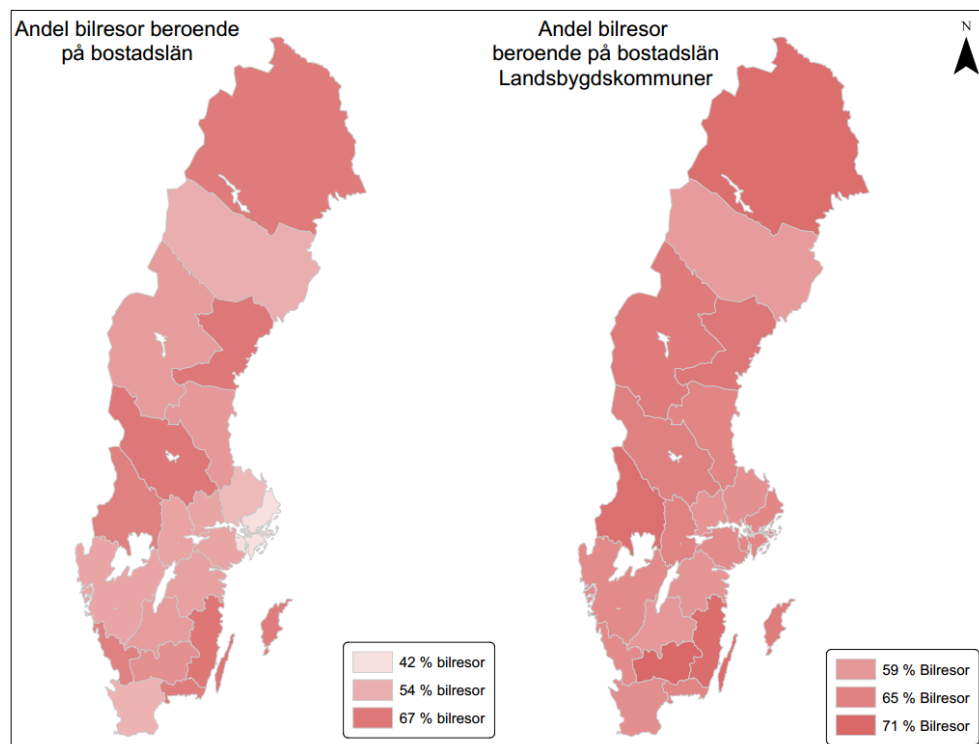
Figur 2-27 Andel av resorna som görs av invånare i stadskommuner med olika färdmedel och med olika avstånd. N=56 176. Trivectors bearbetning av data från RVU Sverige 2011–2014 i Trivector Rapport 2019:93.



Figur 2-28 Andel av resorna som görs av invånare i landsbygdskommuner med olika färdmedel och med olika avstånd. N=15 897. Trivectors bearbetning av data från RVU Sverige 2011–2014 i Trivector Rapport 2019:93.

Tabell 2-2 Reslängd och restid beroende på kön och beroende på om bostaden är lokaliserad i en stads- eller landsbygdskommun. $N_{\text{Man}}=7\,913-27\,710$, $N_{\text{Kvinna}}=7\,997-28\,486$, $N_{16-24}=1\,385-5\,799$, $N_{25-64}=9\,003-34\,745$, $N_{65-84}=3\,799-11\,034$. Trivectors bearbetning av data från RVU Sverige 2011-2014 i Trivector Rapport 2019:93.

	Genomsnittlig reslängd per resa (km)	Genomsnittlig reslängd per dag (km)	Genomsnittlig restid per resa (min)	Genomsnittlig restid per dag (min)
Stadskommun	16,7	46,7	27	74
Man	19,2	52,9	28	77
Kvinna	14,2	40,4	25	73
16-24 år	14,8	40,5	28	77
25-64 år	18,9	57,3	27	83
65-84 år	13,8	31,0	28	63
Landsbygdskommun	16,2	44,8	25	69
Man	18,6	51,5	26	73
Kvinna	13,8	38,0	23	64
16-24 år	22,3	58,2	31	81
25-64 år	17,6	53,7	25	75
65-84 år	13,6	29,9	26	57



Figur 2-29 Andel av vardagsresorna som görs med bil som färdssätt. Den vänstra kartbilden visar andelen bland alla invånare i länet, den högra kartbilden endast bland de som är bosatta i en landsbygdskommun. Trivectors bearbetning av data från RVU Sverige 2011-2014 i Trivector Rapport 2019:93.

3. Slutsatser

Denna nulägesbeskrivning beskriver och analyserar systematiskt kunskap som behövs för att kunna genomföra olika typer av konsekvensbedömningar utifrån jämställdhet och jämlikhet i planeringen av transportinfrastruktur. Materialet är inte uttömmande utan ska ses som en start i det arbetet.

En konsekvensbedömning utifrån jämlikhet och jämställdhet bör som minst innehålla följande fem huvudmoment:

- ▶ Lagar, mål och strategier – en beskrivning av vilka lagar, mål och strategier som konsekvensbedömningen ska bedömas mot
- ▶ Nulägesbeskrivning - en beskrivning av nuläget för de grupper av människor som bedömningen gäller
- ▶ Bedömningskriterier – kriterier som bedömningen ska göras mot
- ▶ Bedömning av föreslagna åtgärder
- ▶ Uppföljning

Nedan sammanfattas detta utifrån den kunskap som presenteras i nulägesbeskrivningen.

3.1 Lagar, mål och strategier

För jämställdhet är det framförallt de jämställdhetspolitiska målen samt de transportpolitiska målen som bör beaktas. För jämlikhet är diskrimineringslagstiftningen, barnkonventionen och de nationella och regionala folkhälsomålen relevanta att beakta (se Avsnitt 1.1). Satsningar på infrastrukturen ska bidra till att uppnå dessa mål. Det är viktigt att belysa att det inte enbart är den fysiska transportinfrastrukturen som ska bidra till målen, utan att även delaktighet i planeringen och beslut som tas är av vikt. De jämställdhetspolitiska målen stipulerar att kvinnor och män ska ha samma makt att påverka samhället och sina liv. De nationella och regionala folkhälsomålen stipulerar delaktighet och inflytande i samhället. Barnkonventionen säger att barn och ungdomar ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter.

En relevant fråga är hur och i vilken omfattning medborgare, intresseorganisationer, näringslivet (hädanefter benämnda aktörer) och kommuner ska involveras i den regionala planeringen och beslutsfattandet gällande transportinfrastruktur. Kunskap om tillgänglighetsbehov hos olika grupper av människor kan samlas in genom resvaneundersökningar, men för att få en djupare kunskap om varför resvanor ser ut som de gör kan ett aktivt deltagande från relevanta aktörer vara avgörande.

Oavsett hur olika aktörer involveras är det viktigt att syftet med deltagandet definieras. Är syftet att regionala tjänstepersoner och beslutsfattare ska konsultera kommuner och olika aktörer för att ta del av deras problembild kring tillgänglighet och transportinfrastruktur? Är syftet att kommunerna och olika aktörer tillsammans med regionala tjänstepersoner och beslutsfattare skapar en strategi för

hur infrastrukturen ska kunna bidra till måluppfyllelse (så kallat co-governance)? Eller är syftet att kommunerna och olika aktörer tilldelas en viss auktoritet att tillsammans besluta om de åtgärder som ska genomföras? Det senare kan exempelvis genomföras genom att kommuner och andra aktörer under en serie workshops definierar problemen, föreslår åtgärder, prioriterar bland åtgärderna, och beslutar om en prioriteringsordning. Kopplat till projektet finns en tydlig budget som alla måste förhålla sig till. Detta arbetssätt skulle kunna tillämpas då exempelvis åtgärdsplaner i länstransportplaner fördelas.

3.2 Nulägesbeskrivning

Nulägesbeskrivningen finns i kapitel 2. De grupper av människor som beskrivs relaterar till kön, ålder, funktionsnedsättning, socioekonomi, etnicitet och ohälsa. Sammanfattningsvis kan sägas att:

- ▶ Det finns systematiska skillnader mellan kvinnor och män (i Kronoberg och i Sverige generellt) när det gäller resvanor och därmed utsläpp av växthusgaser och aktiv mobilitet, attityder till bilanvändning, och representation i beslutande organ. Kvinnor är generellt underrepresenterade i beslutande organ och har generellt värderingar och resvanor som är mer hållbara jämfört med män.
- ▶ Det finns stora skillnader i resmönster då olika åldersgrupper jämförs. För äldre kvinnor och män, över 65 år, i Kronoberg är resor kopplade till inköp och service de vanligaste. Den vanligaste resan för personer under 25 år och mellan 25 och 64 i Kronoberg är kopplad till arbete och skola. Personer under 25 år använder kollektivtrafik, cykel och gång i större utsträckning än övriga grupper.
- ▶ Kvinnor och män med funktionsnedsättning i Kronoberg reser betydligt mindre än personer som inte har någon funktionsnedsättning.
- ▶ Utlandsfödda kvinnor och män har, i mindre utsträckning än andra grupper, körkort eller tillgång till bil, och reser oftare tidigare morgnar och sena kvällar. De påverkas därför negativt av långa väntetider i kollektivtrafiken tidiga morgnar och sena kvällar.
- ▶ Socialt utsatta grupper (ofta en kombination av socioekonomisk status och etnicitet) påverkas i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens baksidor (exempelvis olycksrisker, buller, dålig luft, barriäreffekter, och bristande infrastruktur), samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. I Kronoberg återfinns områden med förhöjd risk för social utsatthet och utanförskap framförallt utanför tätorterna.
- ▶ Behov och förutsättningar för boende i städer/tätorter respektive på lands- och glesbygder är också viktiga att beakta i transportplaneringen. Resandet skiljer sig åt mellan stad och land med ett stötte bilberoende på landsbygden även om det finns potential för ökad resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- ▶ Även om resmönster skiljer sig mellan olika grupper av människor i Kronoberg är bilen fortfarande det vanligaste färdmedlet. Detta innebär att invånarnas rörlighet och tillgänglighet i första hand varit anpassat till bilen. Ur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv kan sägas att satsningar på framförallt kollektiv-, gång- och cykeltrafik framförallt gynnar de grupper av människor som, jämfört med exempelvis medelålders män,

inte har lika hög tillgång till bilen och inte heller värderar bilen lika högt. Sådana grupper är, enskilt och i kombination, kvinnor, socioekonomiskt utsatta, yngre kvinnor och män, pojkar och flickor, och utlandsfödda personer⁴⁷. Dessutom är kollektivtrafik, samt gång- och cykeltrafik, klimat- och miljövänligt och främjar den fysiska hälsan.

- Avslutningsvis bör påpekas att olika bakgrundsfaktorer hos människor ofta samspelar. *Intersektionalitet* är det begrepp som man använder för att tala om när olika maktordningar samspelar. Normen i samhället och samhällsplaneringen är i regel att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Ur ett intersektionellt perspektiv är det också relevant att beakta hur olika bakgrundsfaktorer (eller maktordningar) samspelar, exempelvis att beakta äldre kvinnor, kvinnor med funktionsnedsättning, utlandsfödda kvinnor, ungdomar med funktionsnedsättning och så vidare. Den här nulägesbeskrivningen bidrar med kunskapsunderlag vad gäller olika gruppers resande och värderingar i ett transportsammanhang. Data från resvaneundersökningar presenteras uppdelat på kön, ålder och funktionsnedsättning medan vi för andra grupper inte har information om resandet. Data från resvaneundersökningar medger i regel inte heller att analyseras görs utifrån en nedbrytning på många undergrupper. Andra kunskapsbaser är också viktiga.

3.3 Bedömningskriterier

Kriterierna som bedömningen görs mot kan formuleras på många olika sätt. För en konsekvensbedömning av transportinfrastrukturen utifrån jämställdhet och jämlikhet bör kriterierna svara mot olika gruppers behov av tillgänglighet till arbete (betalt och obetalt), service, och rekreation. De grupper som med befintliga data, i framförallt resvaneundersökningar, är möjliga att beskriva, på en tillräckligt detaljerad geografisk nivå, är kön, ålder och funktionsnedsättning (se Avsnitten 2.2, 2.3 och 2.4). För att analysera grupper kopplade till socioekonomi, etnicitet och ohälsa behövs annan data. Eftersom grupper med avseende på socioekonomi, etnicitet och ohälsa, generellt är geografiskt segregerade behövs geografisk information. I Avsnitt 2.5 beskrivs hur dessa grupper fördelas geografiskt i Kronoberg med hjälp av geografiska data från SCB.

Med utgångspunkt i nulägesbeskrivningarna kan kriterier ställas upp som konsekvensbedömningarna bör mätas mot. Rekommendationer för bedömningskriterier presenteras i nulägesbeskrivningen som slutsats-stycken efter Avsnitten 2.2, 2.3 och 2.4 och 2.5. Kriterierna bör, förutom att spegla olika gruppers behov av tillgänglighet, även spegla i vilken omfattning och hur olika grupper av människor har haft möjlighet att delta i de olika planeringsprocesserna. Kunskapen idag är relativt god med avseende på kvinnors och mäns möjlighet att delta i och påverka planeringsprocesser kopplade till transportinfrastrukturen, däremot är kunskapen bristfällig vad gäller andra gruppers deltagande, exempelvis med avseende på etnicitet och socioekonomi. Generellt kan dock sägas att resursstarka grupper tenderar att få sin röst hörd i större utsträckning.

⁴⁷ Trivector. (2013:52). *Metod för jämställdhetskonskvensbedömning av länsplanen 2014–2025 i Stockholms län*

3.4 Bedömning och uppföljning

Konsekvensbedömningen görs genom att de uppsatta kriterierna bedöms. Bedömningarna kan vara till nytta vid upprättande av exempelvis länstransportplaner, och prioriteringar av åtgärder i regionala cykelstrategier och trafikförsörjningsprogram. Det är viktigt att bedömningarna och uppföljningen av bedömningarna ses som ett kontinuerligt arbete. Konsekvensbedömningen som troligtvis beskrivs i en rapport bör användas som ett underlag för fortsatt arbete, ett levande dokument.

Ett exempel kan vara en bedömning av hur olika infrastrukturlösningar påverkar områden med olika grupper av människor, eller hur resurser för transportinfrastruktur fördelas i olika områden. En generell slutsats är att resurssvaga områden tenderar att förfördelas. Om det visar sig att socialt utsatta områden förfördelas, blir en relevant uppföljning att djupdyka i dessa områdena för att studera hur infrastruktursatsningar skulle kunna bidra till att öka det sociala kapitalet och tillgängligheten för utsatta grupper av människor.

I det dagliga ständigt pågående arbetet med att inkludera jämställdhet och jämlikhetsperspektiv i transportplaneringen i Kronoberg kan det vara lämpligt att utgå från samma principiella struktur, 3H-modellen, som används för nulägesbeskrivningen. 3H-modellen är framtagen av Trivector och syftar till att medvetandegöra och strukturera hur olika gruppers *förutsättningar*, *värderingar* och *prioriteringar* beaktas i planeringen och utformningen av transportsystemet. I Figur 6 är det kvinnor och män som exemplifieras, men även andra grupper går att resonera kring med stöd av 3H-modellens följande delar:

- ▶ **Hur olika grupper reser (handen).** För ”handen” kan analys göras till exempel baserat på uppgifter om resmönster i regionen, färdmedelsval och ärendetyper från en resvaneundersökning, uppgifter om dagbefolkning för att veta var olika grupper arbetar samt uppgifter om var service finns i regionen. Vad som exakt undersöks beror på frågeställningen.
- ▶ **Vad olika grupper tycker är viktigt vid utformning av transportsystemet (hjärtat).** För ”hjärtat” kan utgångspunkten vara undersökningar om olika gruppers upplevelse av kollektivtrafiken (t ex från Kollektivtrafikbarometern), paneler eller dialoggrupper där representanter från resenärerna medverkar eller inventeringar av hur kollektivtrafiken är utformad och fungerar (t ex vad gäller tillgänglighet, trygghet, pålitlighet) tillsammans med kunskap om vad olika grupper tycker är viktigt.
- ▶ **Hur vi inkluderar olika gruppers förutsättningar och värderingar i beslutsfattande (hjärnan).** För ”hjärnan” handlar analysen om att kartlägga hur beslutsprocessen ser ut och hur olika grupper är delaktiga i denna och blir lyssnade på – hela vägen från formuleringen av problemen och framtagningen av olika alternativ på lösningar till fastställande av plan.



Figur 3-1 3H-modellen kan användas som modell för att strukturera olika gruppers (kvinnor och män i det här fallet) förutsättningar, värderingar och prioriteringar kopplat till kollektivtrafiken.

