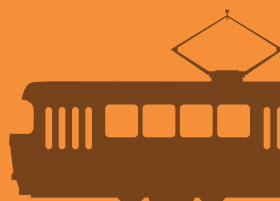
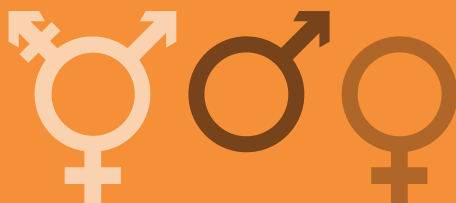


TRANSPORTPLANERING I FÖRÄNDRING

En handbok om
jämslälldhetskonsekvensbedömning
i transportplaneringen



JON HALLING
CHARLOTTA FAITH-ELL
LENA LEVIN



Text: Jon Halling (WSP), Charlotta Faith-Ell (WSP) och
Lena Levin (VTI och K2)

Grafisk form

& illustrationer: Jörgen Svensson (WSP)

Illustration baksida: K2

Tryck: LiU-tryck, augusti 2016

ISBN-nummer: ISBN 978-91-639-1853-7

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna
och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

INNEHÅLL

FÖRORD	4
BEGREPP.....	6
1. INLEDNING	9
1.1. Handbokens syfte och målgrupp	10
1.2. Handbokens uppbyggnad.....	11
2. VARFÖR BEHÖVS JKB?	13
3. PROCEDUR FÖR KONSEKVENSBEDÖMNING AV JÄMSTÄLLDHET	15
4. ATT GENOMFÖRA EN JKB – BESKRIVNING AV DE OLIKA MOMENTEN	19
4.1. Uppstarten	19
4.2. Att göra en avgränsning	23
4.3. Att göra en nulägesbeskrivning.....	34
4.4. Jämställdhetskonskvensbeskrivningens påverkan på planens eller projektets innehåll.....	50
4.5. Att göra en konsekvensbedömning.....	56
4.6. Förebyggande åtgärder.....	64
4.7. Att skriva JKB-rapporten	66
4.8. Uppföljning av åtgärders jämställdhetspåverkan	68
4.9. Att ge förslag på jämställdhetsintegrerande åtgärder i den kommande planeringen.....	70
TIPS PÅ RELEVANT LITTERATUR.....	72

FÖRORD

Den här handboken är ett av resultaten av forskningsprojektet *Implementering av metod för jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*. Forskningsprojektet som pågått under cirka två år, mellan 2013 och 2015, finansierades av Vinnova och genomfördes i samarbete med Region Dalarna, Region Västra Götaland och K2, Nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik. Erfarenheterna om hur dessa regioner arbetar med länstransportplaner har påverkat utvecklingen av den JKB-process som den här handboken avser. Vidare har erfarenheterna från tidigare forskningsprojekt inom området bidragit till den metod som beskrivs i denna handbok.

Utgångspunkten för handboken har alltså varit jämställdhet i den regionala transportplaneringen. Handboken har utvidgats till en handbok för att bedöma jämställdhetskonsekvenser i all transportplanering, det vill säga både strategisk planering och planering genom projekt.

Resultatet från övriga delar av forskningsprojektet redovisas i K2-rapporten *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering - Slutredovisning*

av forskningsprojektet Implementering av metod för jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering (Levin m.fl. 2016).

Huvudansvarig för framtagandet av handboken är Jon Halling, social konsekvensanalytiker på WSP AB. Stor hjälp i arbetet med handboken har kommit från de andra deltagarna i forskningsprojektet.

Forskarna i projektet har varit: Lena Levin, Åsa Aretun och Karin Thoresson, VTI och K2; Charlotta Faith-Ell och Jon Halling, WSP; och Christina Scholten, Malmö högskola och K2.

Ett särskilt stort tack vill vi rikta till dem som deltagit på alla workshops som genomförts i samband med forskningsprojektet. Trots långa dagar och ibland frustration över att förväntningar inte alltid infriats har de erfarenheter och den samlade kunskap som förmedlats under dessa timmar inneburit värdefull input till projektet. En resa innebär inte alltid en spikrak väg till målet.

Stockholm/Linköping

Lena Levin

Charlotta Faith-Ell

BEGREPP

Här beskrivs några begrepp och teoribildningar som är viktiga att förhålla sig till i samband med genomförandet av en jämställdhetskonskvensbedömning.

Jämställdhet

Jämställdhet är ett policybegrepp som innebär att kvinnor och män ska ha samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom alla väsentliga områden i livet. Jämställdhet är närbesläktat med jämlikhet men medan jämlikhet rör alla människors lika värde är jämställdhet förbehållet förhållandet (jämlikheten) mellan könen. Begreppet jämställdhet i den här betydelsen etablerades i samband med att lagstiftning mot könsdiskriminering initierades politiskt i början av 1970-talet. År 1979 antog Sveriges riksdag den första jämställdhetslagen. Jämställdhet förutsätter en jämn fördelning av makt och inflytande, möjligheter till ekonomiskt oberoende samt lika villkor och förutsättningar inom alla områden i samhället.

Genus och kön

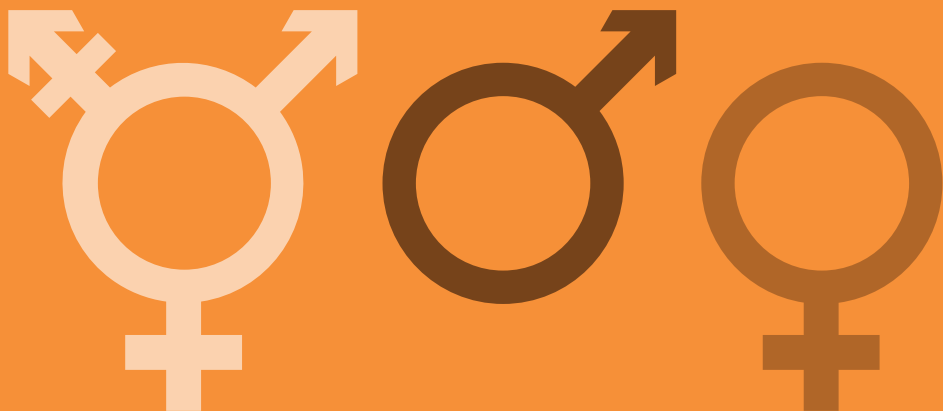
Ordet genus kommer från latinet och betyder härkomst, släkt, stam, kön. När ordet genus (från engelskans gender) introducerades i Sverige på 1980-talet, användes det för att skilja det socialt och kulturellt konstruerade från den biologiska könstillhörigheten. Idag finns invändningar mot att göra en tydlig gränsdragning mellan det biologiska och sociala könet, man talar istället om att kön/genus är sammanvävda och utgör en komplex helhet.

Genusperspektiv

Inom de flesta verksamhetsområden bör man se konsekvenserna ur olika perspektiv. Ett viktigt sätt är att se på utredningar, planer och beslut ur ett genusperspektiv. När man ska analysera något ur ett genusperspektiv gäller det att se saker och ting ur flera olika synvinklar och reflektera över vilka föreställningar och invanda tänkesätt som har med kön och normer att göra. Att använda ett genusperspektiv är att försöka förstå hur vi människor påverkas av föreställningar om och förväntningar på kön och vilka konsekvenser detta får i exempelvis planerings- och beslutsprocesser.

Genuskontrakt

Genuskontrakt är ett begrepp för att analysera vad som anses vara manligt respektive kvinnligt, det vill säga relationen mellan könen. Det handlar inte om ett kontrakt i dess egentliga mening, det vill säga något som är förhandlat, utan om föreställningar om hur män och kvinnor ska vara mot varandra, vilka rättigheter och skyldigheter de har mot varandra. Genuskontraktet är inte statiskt och givet oavsett omständigheter, utan måste problematiseras och förstås exempelvis med avseende på tid, klass-tillhörighet och plats.



1. INLEDNING

EFTERFRÅGAN PÅ ATT belysa sociala konsekvenser i samband med transportplaneringen växer allt mer i Sverige (Trafikverket, 2014). Ett exempel är tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm där sociala konsekvensbeskrivningar varit en del av processen vid sidan av järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Två andra exempel är miljöbedömningarna för Stockholm stads nya översiktsplan och för Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) som görs i form av hållbarhetsbedömningar där utgångspunkten är social hållbarhet. Göteborgs stad har också arbetat fram ett verktyg för social konsekvensanalys som används i många av kommunens stadsutvecklingsprojekt.

Den sociala miljön består av många aspekter, exempelvis jämlikhet, och det är en relevant fråga varför handboken fokuserar på en delaspekt av jämlikhet, det vill säga mellan kvinnor och män, och inte tar ett helhetsgrepp. Svaret är inte att jämlikheten mellan män och kvinnor är viktigare än den mellan andra grupper. Anledningen är att det redan finns etablerade verktyg för exempelvis barnkonsekvensanalyser. Tillgänglighetskrav för personer med funktionsnedsättning och äldre är också väl etablerade. Däremot saknas ett etablerat verktyg för att analysera hur en förändring påverkar kvinnor och män. Vår uppfattning är också att metoden för social konsekvensbeskrivning är en processororienterad paraplymetod, likt MKB, under vilken det ingår flera aspekter som vart och ett är att betrakta som ett expertområde med specifika analysmetoder. Jämställdhet är ett sådant expertområde och JKB är den analysmetod som i dagsläget saknas i transportplaneringen.

1.1. HANDBOKENS SYFTE OCH MÅLGRUPP

Den här handboken vänder sig främst till dem som arbetar med trafikplanering och som är intresserad av att bedöma hur projektet eller planen påverkar jämställdhet. Handboken är en vidareutveckling av resultaten i Faith-Ell & Levin (2012) och SKL (2013), i vilka relativt övergripande förslag presenteras för hur man kan arbeta med jämställdhetskonskvensbedömning. Den ger praktisk och tillämpbar vägledning i att bedöma konsekvenser på jämställdhet i samband med transportplanering. Handboken är ämnad att ge tydliga instruktioner och konkreta exempel med begränsat inslag av teoribeskrivningar och följer arbetsgången för att genomföra en jämställdhetskonskvensbedömning. De exempel som ges är fiktiva men bygger på de samlade erfarenheterna inom forskargruppen. Vägledningen är inte heltäckande och den beskrivna proceduren bör inte uppfattas som slutgiltig utan mer som en inspiration till att komma igång med ett jämställdhetsintegrerande arbete i transportplaneringen. Genom att tillämpa proceduren för JKB kommer det att uppstå behov att utveckla tekniker och verktyg för att analysera och bedöma konsekvenserna på jämställdhetsaspekter på grund av en plan eller ett projekt.

Handboken utgår från befintlig genusteori inom transportområdet. För att begränsa handbokens omfattning ingår inget avsnitt om genusteori, utöver några begreppsförklaringar inledningsvis, men förslag till relevant litteratur finns i läsanvisningen, där även referenser står att finna. Inledningsvis finns det emellertid några avsnitt av mer allmän karaktär för att översiktligt förklara bakgrund och syftet med JKB.

1.2. HANDBOKENS UPPBYGGNAD

En JKB, och den här handboken följer följande struktur:





2. VARFÖR BEHÖVS JKB?

UTIFRÅN DE POLITISKA mål som har formulerats för transportplaneringen kan man konstatera att jämställdhet utgör en kärnfråga för transportplaneringen. Definitionen av funktionsmålet för transportpolitiken (se avsnitt 4.2 *Att göra en avgränsning*) innefattar att transportsystemet ska vara jämställt. För att förtydliga vad detta innebär har funktionsmålet en precisering som rör jämställdhet:

Arbetsformerna, genomförandet och resultatet av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Att funktionsmålets formulering om jämställdhet är en förutsättning för transportplaneringen finns förtydligt i regelverk och vägledningar som styr denna, exempelvis:

I Trafikverkets vägledning Planläggning av vägar och järnvägar version 1.0 där ett avsnitt som rör konsekvensbeskrivningen av väg- och järnvägsprojekt beskriver att konsekvenser för jämställdhet mellan kvinnor och män till följd av vägprojekt ska belysas.

I Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur där det framgår att länstransportplanen ska ange en bedömning som innefattar redovisning av påverkan på de transportpolitiska målen, det vill säga bland annat funktionsmålet.

I den utvärdering av utvecklingen av transportpolitiken som myndigheten Trafikanalys genomför årligen konstaterades år 2014 att mycket lite har skett, bland annat vad gäller jämställdhet, sedan målen antogs (Trafikanalys, 2014).

Att större åtgärder som planeras och genomförs i transportsystemet bör analyseras från jämställdhetssynpunkt har varit aktuellt i över 10 år. År 2002 föreslog den före detta trafikanalysmyndigheten SIKa att analysen av jämställdhet i transportplaneringen skulle ges en liknande funktion och form som en miljökonsekvensanalys. I regeringens proposition från 2008, *Framtidens resor och transporter* (Prop 2008/09:35) utvecklas idén med formuleringen att *arbetet med ökad jämställdhet inom transportsystemet måste ske brett och långsiktigt. Sociala konsekvensbeskrivningar är ett viktigt verktyg i arbetet för ett mer jämställt transportsystem*. Faith-Ell och Levin (2012) föreslår, bland annat med hänvisning till propositionen, en metod för jämställdhetskonskvensbeskrivning som baseras på rådande praxis för social konsekvensbeskrivning. Författarna menar att valet är strategiskt då det svarar mot politiska beslut men kanske ännu viktigare att modellen ”*svarar mot problem med att precisera mål samt att utreda konsekvenser i förhållande till mål och föreslå adekvata åtgärder – svårigheter som mycket präglat arbetet med jämställdhet inom transportområdet*”.

Det finns således en politisk vilja och ett regelverk som pekar på att konsekvenserna på jämställdhet ska beaktas i transportplaneringen. Detta genomförs dock inte på ett tillfredsställande sätt. Det finns också en samsyn i att ett verktyg för att analysera jämställdhetskonskvenser bör utformas. Metoden för JKB är en vidareutveckling av den metod som föreslås i Faith-Ell och Levin (2012). Det är vår uppfattning att JKB har potential att utveckla och bidra till att transportplaneringen bättre beaktar jämställdhet.

3. PROCEDUR FÖR KONSEKVENSBEDÖMNING AV JÄMSTÄLLDHET

JKB ÄR ETT VERKTYG för att analysera konsekvenserna på jämställdhet av planeringen och genomförandet av transportinfrastruktur på ett strukturerat sätt. Proceduren har koppling till andra verktyg inom planeringen, exempelvis miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och social konsekvensbeskrivning (SKB), vilket gör att JKB både kan stå för sig själv eller ingå som en del av en MKB eller SKB. Proceduren för JKB baseras på uppfattningen att en sådan procedur har fyra funktioner:

- **Att vara integrerande**

JKB:n ska ha en roll i planeringsprocessen. Dels ska en JKB vara *integrerad* i organisationen, det vill säga jämställdhetskompentens ska finnas med i arbetsgruppen/erna. Dels ska jämställdhet integreras i planens eller projektets utformning, vilket innebär att jämställdhetsaspekter ska utgöra en planeringsförutsättning på samma sätt som exempelvis ekonomi och miljö.

- **Att vara bedömande**

JKB:n ska beskriva och bedöma konsekvenserna av planens eller projektets innehåll och åtgärder. Den här funktionen är det som vanligtvis förknippas med konsekvensbedömningsprocessen. Det är en viktig funktion men ger bara själva resultatet och påverkar inte jämställdhetsintegreringen i sig.

- **Att hantera konsekvenser**

I samband med konsekvensbedömningen ska JKB:n identifiera åtgärder som är möjliga att genomföra för att antingen maximera positiva konsekvenser eller begränsa eller undvika negativa konsekvenser. Syftet är dels att förbättra utformningen av planen eller projektet, dels att beskriva sådant som skulle kunna gjorts men som av någon anledning inte implementerats.

- **Att vara rådgivande**

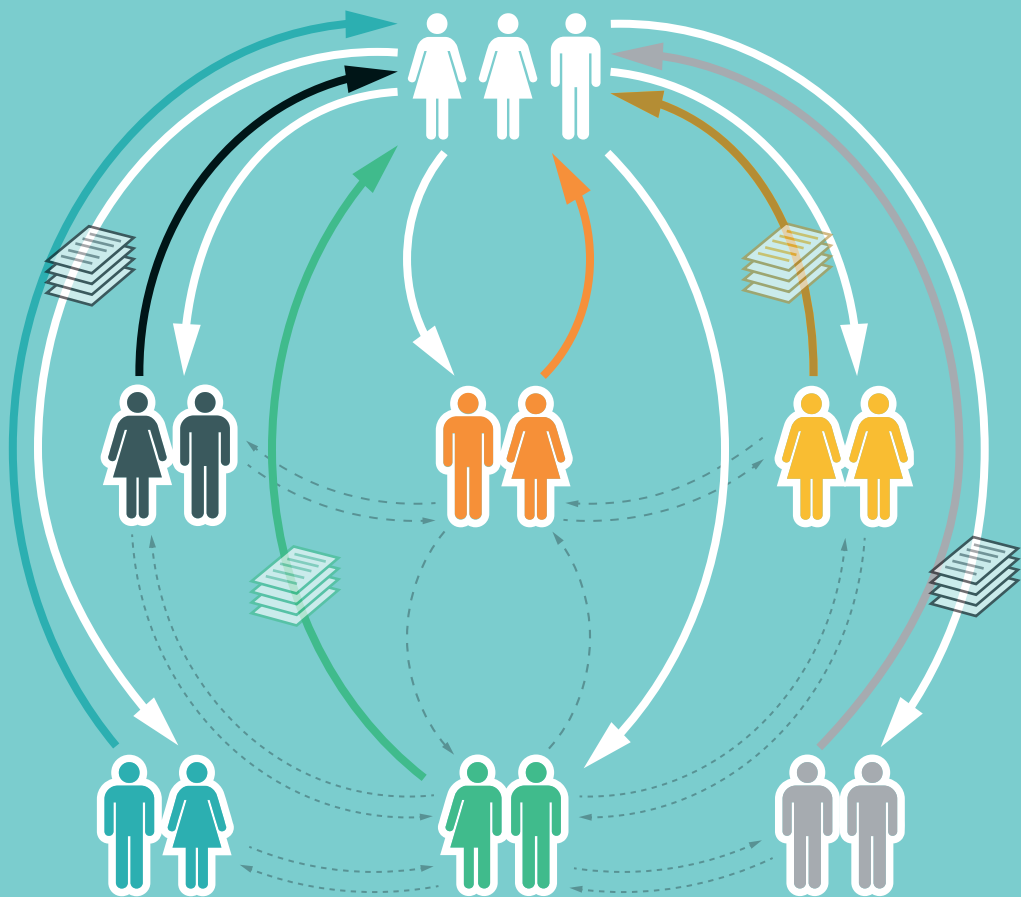
JKB:n ska identifiera sådant som sker när det aktuella planeringsskedet avslutas och övergår i ett annat mer detaljerat skede. Därför är den rådgivande funktionen mycket viktig i det att den bidrar till att utforma en strategi för den fortsatta hanteringen av konsekvenserna.

JKB passar in i planeringsprocessen med att ta fram en länstransportplan, kollektivtrafikplan, en vägplan, en järnvägsplan, en detaljplan etcetera. De flesta av momenten i en JKB genomförs redan, exempelvis inom ramen för en MKB, varför det kan handla om att utvidga dessa moment till att även inbegripa jämställdhet. Statistik utgör viktigt underlag i en JKB. Det kan vara så att relevant statistik redan är framtagen, exempelvis inom organisationen, hos kommunen eller hos SCB. Utmaningen ligger i att veta vad man ska leta efter och var man ska leta efter det. Den som genomför JKB:n ska ha kunskap om vilken statistik som behövs och hur den kan tas fram. För att den ska vara användbar för en JKB *måste* också statistiken vara könsuppdelad, annars är statistiken i praktiken oanvändbar.

JKB är relevant i alla skeden av planeringen och de fyra funktionerna som beskrivs ovan är aktuella oavsett planeringsskede. Varje funktion innebär olika fokus i JKB-proceduren och innebär också olika moment. JKB-proceduren är alltså sekventiell till sin natur. Emellertid är det viktigt att påpeka att det alltid ska vara möjligt att gå tillbaka i proceduren om det uppkommer information som påverkar ett tidigare moment. En översikt av JKB-proceduren och hur dess funktioner, fokusområden och moment relaterar till varandra finns i figur 1.

Figur 1. JKB-proceduren och dess huvudsakliga funktion, fokus och moment i olika skeden av planeringen.





4. ATT GENOMFÖRA EN JKB

– BESKRIVNING AV DE OLIKA MOMENTEN

4.1. UPPSTARTEN

VARJE PLAN ELLER projekt är unikt och det är därför viktigt att fundera på när arbetet med JKB ska påbörjas. Viktiga frågor är exempelvis vilken typ av projekt det är som ska konsekvensbedömas, vilka underlag som behöver samlas in och vilken bemanning som är aktuell.

Planeringen av ett infrastrukturprojekt påbörjas i vissa fall med en så kallad åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen. En åtgärdsvalsstudie syftar till att identifiera vilka typer av åtgärder som är möjliga för att lösa ett visst transportbehov. Sådana åtgärdsvalsstudier behöver jämförbarhetsintegreras för att jämförbarhet ska bli en av de parametrar som valet av åtgärd baseras på. En JKB för en åtgärdsvalsstudie bör hållas på en övergripande nivå utan att gå in på detaljfrågor.

Det är också viktigt att tidigt förstå vilken kontext som planen eller projektet rör sig inom för att kunna strukturera arbetet med JKB:n. För planering på en mer strategisk nivå, exempelvis länstransportplaner och översiktsplaner, är det viktigt att förstå den aktuella planens relation till andra planeringsprocesser. Det gäller både sådana som påverkar planen, det vill säga sker parallellt eller före, och sådana som planen kan påverka, det vill säga i senare skeden i planeringen. Om det är fråga om en länstransportplan är det troligt att JKB:n behöver bli omfattande och komplex eftersom underlagen till länstransportplanen kan vara många och komma från flera olika håll. Exempelvis spelar den regionala systemanalysen¹ ofta en betydande roll för innehållet i länstransportplanen, men

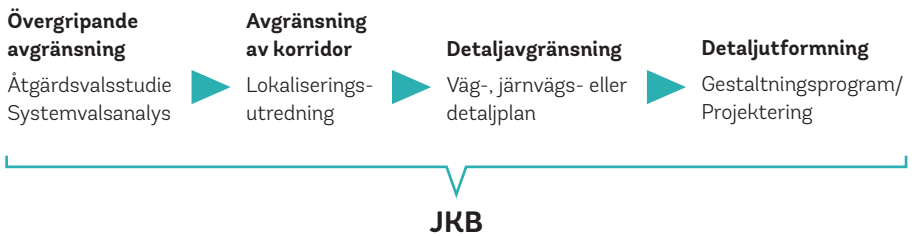
¹ Regeringen gav den 17 januari 2008 landets län i uppdrag att ta fram regionala systemanalyser som förberedelse för infrastrukturplaneringen för perioden 2010–2021. Analyserna ska visa transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov.

inspel kommer också bland annat från Trafikverket och andra myndigheter. För att integrera jämställdhet i länstransportplanen måste förmodligen dessa underlag inkluderas i JKB:n eftersom det är i dessa processer som val av åtgärd görs. JKB:n för en länstransportplan är strategisk till sin karaktär och omfattar val av lösningar och lokalisering av alternativ. Detaljutformning ingår oftast inte i detta skede.

För alla projekt är det viktigt att identifiera vilka olika processer som pågår inom projektet. I mindre projekt samordnas kanske alla processer till en arbetsgrupp medan större, mer komplexa projekt har olika arbetsgrupper för olika teknikområden, exempelvis en för projektering, en för trafikering, en för produktionsplanering, en för miljö, en för kommunikation och planering av samråd etcetera. Det är viktigt att identifiera dessa olika aktiviteter så att JKB:n kan involveras i arbetsprocesserna. Det är också viktigt att så tidigt som möjligt involvera JKB:n i dessa processer. Allra bäst är om en ansvarig för JKB:n är med vid startmötet så att alla medverkande redan från projektstart förstår att JKB:n ska vara med i processen. Det är också betydelsefullt att se vilka som är med i projektet och kunna etablera personlig kontakt. JKB:n i detta skede blir mer detaljerad till sin karaktär i takt med att planeringen blir mer detaljerad.

För ett projekt som påbörjas genom en åtgärdsvalsstudie och går via länstransportplan till väg-, järnvägs- eller detaljplan, är det ideala om arbetet med JKB:n påbörjas i samband med åtgärdsvalsstudien, och sedan fortsätter genom de olika skedena och får ske utan avbrott. Det är också idealt om samma personer genomför JKB:n i alla skeden, eftersom det effektiviserar arbetet och säkerställer kunskapsöverföring mellan planeringsskedena. Figur 2 visar olika skeden i planeringen och vilka planeringsdokument som arbetas fram i varje skede.

I en del fall kommer vissa processer att vara påbörjade och vissa också avslutade när arbetet med JKB:n påbörjas. Exempelvis om det först en bit in i arbetet med planen eller projektet bestäms att en JKB ska genomföras. Det är därför viktigt att identifiera vilka processer som fortfarande pågår eftersom det är beslut som tas i dessa som är möjliga att påverka.



Figur 2. Exempel på utredningar och dokument i samband med olika skeden i transportplaneringen som det kan vara relevant att genomföra en JKB för.

Själva konsekvensbedömningen ska emellertid även omfatta sådana utformningsbeslut som redan var tagna när arbetet med JKB:n påbörjades. När detta är fallet måste det i rapporten tydliggöras vad JKB:n haft möjlighet att påverka och inte.

I samband med uppstarten är det viktigt att ta reda på om det gjorts en JKB i ett tidigare skede i planeringen, exempelvis för en länstransportplan. Information från en sådan kan vara mycket värdefull, exempelvis för avgränsningen och för källor för datainsamling. Idealfallet är att samma personer genomför JKB:n för alla skeden.

Förslagsvis utses en person som får den specifika uppgiften att kartlägga arbetsprocesserna för den aktuella planen eller projektet och huruvida en JKB genomförts i ett tidigare skede. Samma person bör få uppgiften att samordna det jämställdhetsintegrerande arbetet i de olika processerna.

En erfarenhet som gjorts av författarna är att jämställdhet, tillsammans med andra sociala aspekter, ofta rationaliseras bort när planeringen kommer till kritiska skeden. Därför är det viktigt att säkerställa att jämställdhet har mandat att vara en planeringsförutsättning som kompletterar exempelvis miljö och ekonomi. Ansvaret för detta ska inte läggas på den grupp som arbetar med JKB:n, utan den som leder arbetet med planeringen, uppdragsledaren och delprojektledare, måste aktivt arbeta för att JKB får ta plats.

I ett inledande skede är det också viktigt att besluta om hur arbetet med en JKB ska organiseras:

- **Hur ska tid och resurser disponeras?**

En utgångspunkt är att momenten *Att göra en nulägesbeskrivning* och *Jämförbarhetskonsekvensbeskrivningens påverkan* på planens eller projektets innehåll troligtvis kommer ta mest tid och resurser i anspråk.

- **Vem ska genomföra JKB:n?**

Ska en eller flera personer genomföra JKB:n eller ska alla som arbetar med transport/infrastrukturplaneringen vara involverade?

- **Säkerställa rätt kompetens.**

Finns relevant kompetens inom organisationen eller behöver någon extern kompetens, exempelvis en konsult knytas till arbetet, eller behöver en person med jämförbarhetskompetens anställas?

- **Bestämma arbetsform.**

Ska arbetet ske externt med regelbunden återkoppling till arbetsgruppen eller mer integrerat, exempelvis genom workshops där relevanta kompetenser är involverade? Är en blandning av arbetssätten det bästa upplägget?

- **Samråd med myndighet?**

Finns behovet att samråda med en specifik myndighet, och i så fall vilken/vilka?

- **Samråd med organisationer och allmänheten?**

Finns behovet att samråda med intresseorganisationer och allmänheten, och i så fall vilka organisationer och vilken allmänhet?

Checklista – Uppstarten

- ☐ Har relevanta processer identifierats?
 - ☐ Har JKB:n integrerats i de processer som fortfarande pågår?
 - ☐ Har relationen till föregående och kommande planeringsskeden kartlagts?
 - ☐ Har en person som ansvarar för kartläggningen och som samordnar det jämställdhetsintegrerande arbetet utsetts?
 - ☐ Har det kommande arbetet med JKB:n planerats med avseende på personal, resurser och tid?
 - ☐ Har behovet av samråd kartlagts?
 - ☐ Är uppstartsskedet dokumenterat?
-

4.2. ATT GÖRA EN AVGRÄNSNING

Avgränsningen är ett viktigt moment i en konsekvensbedömningsprocess. Momentet syftar till att fokusera bedömningen på det som är relevant och göra den effektiv, det vill säga fokusera på det som är relevant men också möjligt att påverka. Avgränsningen syftar också till att integrera jämställdhet i planeringsprocessen då den bidrar till målformuleringen för projektet. För transportplaneringen finns funktionsmålet som bland annat omfattar jämställdhet. JKB fyller därför uppgiften att bevaka att specificeringen angående jämställdhet i funktionsmålet inte förbises utan verkligen integreras i arbetet med projektet.

Som nämnts tidigare finns det ett transportpolitiskt mål som omfattar ett jämställt transportsystem, det så kallade funktionsmålet. Utöver detta finns det också mål för jämställdhetspolitiken i Sverige, vilka kan tolkas som en nedbrytning av funktionsmålet (se figur 3). I boken *Kön i Trafiken – jämställdhet i kommunal transportplanering* (SKL, 2013) har författarna

gjort detta samt omarbetat de jämställdhetspolitiska målen och anpassat dem till transportplaneringen. Längre fram i handboken beskrivs dessa.

Avgränsningen omfattar bland annat att identifiera vilka av de jämställdhetspolitiska målen som är relevanta att bedöma emot. Relationen mellan de jämställdhetspolitiska målen och olika skeden i planerings-

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Målet för jämställdhetspolitiken

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Utifrån detta arbetar regeringen efter fyra delmål:

- En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

(www.regeringen.se)

Figur 3. Funktionsmålet och Målet för jämställdhetspolitiken.

processen illustreras i figur 4. Åtgärdsvalsstudier och länstransportplaner hamnar i första kolumnen vilket visar att det är mest relevant att fokusera på mål 1, 2 och 3, men inte lika relevant att fokusera på mål 4. Detta beror på att planeringen i detta skede är övergripande och strategisk till sin karaktär och inte fokuserar på detaljutformningen utan på åtgärdens rumsliga funktion. I takt med att planeringen går vidare och blir mer detaljerad ändras också vad som är relevant att fokusera på i planeringen. I en lokaliseringsutredning har det fjärde målet blivit mer relevant att arbeta med eftersom planeringen blivit mer detaljerad. Exempelvis kan lokaliseringen av en hållplats eller station spela roll för hur trygg miljö upplevs. I detaljerade skeden, exempelvis i en väg- eller järnvägsplan, är det fjärde målet samt det första mest relevanta medan det andra och tredje i stort sett har spelat ut sina roller. Figur 2 och figur 4 kompletterar varandra och ger tillsammans en god förståelse för planeringens olika skeden kopplat till jämställdhet.

	Åtgärds- valsstudie	Utform- ning av lokaliserings- alternativ	Väg-/ järnvägsplan
1. Jämn fördelning av makt och inflytande			
2. Ekonomisk jämställdhet			
3. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet			
4. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra			

Figur 4. Olika skeden i planeringsprocessen och när de jämställdhetspolitiska målen är aktuella (källa: SKL 2013).

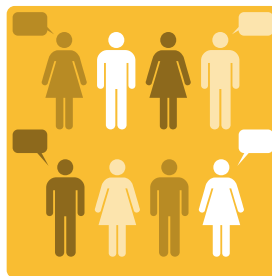
Att identifiera vilka mål som är relevanta för det skede i planeringen som projektet befinner sig är viktigt av flera anledningar. Som beskrivs tidigare i handboken är en av JKB:ns funktioner den att vara integrerande. Grundläggande i att integrera jämställdhet är att påverka projektmålen så att jämställdhet omfattas. På så sätt blir jämställdhet en central fråga för projektet som alla teknikområden måste förhålla sig till. Det ger också legitimitet åt JKB och gör det lättare att delta i relevanta arbetsprocesser. En utmaning i att påverka projektmålen ligger i att de kan beslutas av beställaren utan inblandning av projektorganisationen, eller att bara uppdragsledningen i projektorganisationen är med och tar fram målen. Det är därför viktigt att tidigt analysera projektmålen för att se om jämställdhet finns med och i så fall på ett tillfredsställande sätt. Är inte så fallet ska uppdragsledningen informeras och funktionsmålets formulering och precisering om jämställdhet är då en självklar utgångspunkt för argumentationen. Har det emellertid beslutats om att en JKB ska genomföras är det beställarorganisationens ansvar att integrera jämställdhet i projektmålen.

Det är också viktigt att identifiera vilka jämställdhetspolitiska mål som är relevanta eftersom de har en viktig funktion som bedömningsgrunder i konsekvensbedömningen. Det vill säga att konsekvensbedömningen ska svara på frågan om och hur planen eller projektet styr mot målen om ett jämställt transportsystem. För åtgärdsvalsstudier och i vissa avseenden länstransportplaner kan de jämställdhetspolitiska målen fungera som bedömningsgrunder eftersom planeringen i det skedet saknar detaljer vad gäller lokalisering och utformning. I andra fall, exempelvis väg- och järnvägsplaner, är de jämställdhetspolitiska målen emellertid alltför generella för att möjliggöra tillräckliga bedömningar. Då behöver identifierade mål brytas ner och preciseringar av målen arbetas fram. Det optimala är om det är möjligt att definiera indikatorer, som också är möjliga att följa upp. Detta eftersom bedömningen då blir mer exakt och det blir lättare att följa upp utfallet.

4.2.1 De jämställdhetspolitiska målen – preciseringar och indikatorer

Mål 1. Jämn fördelning av makt och inflytande

Det första jämställdhetspolitiska målet handlar om att kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet. I boken *Kön i Trafiken* har det första målet omarbetats till *Jämn fördelning av makt och inflytande mellan män och kvinnor i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen*. Eftersom det innefattar



både den interna projektorganisationen och den allmänhet som berörs av projektet eller planen är målet relevant i alla skeden av planeringen, se figur 4. För att göra målet mer hanterbart föreslås dessa preciseringar:

Har kvinnor/män haft samma inflytande i projektgruppen?

Har kvinnor/män haft möjlighet till samma inflytande vid samrådet?

Det första målet karaktäriseras av att det är kvantitativt till sin karaktär vilket ger goda förutsättningar för att använda en indikator för bedömning och uppföljning². Förslag på indikatorer är:

- Andel kvinnor och män i ledande positioner i projektet (uppdragsledare, delprojektledare, teknikområdesansvariga etcetera)?
- Andel kvinnor och män i projektet, totalt sett?
- Andel av taltiden och utrymmet för frågor och diskussion vid (viktiga) möten som tas i anspråk av kvinnor respektive män?

² Det är emellertid viktigt att påpeka att indikatorer inte nödvändigtvis måste vara kvantitativa. Kvalitativa indikatorer kan också vara användbara, se indikatorer för mål 4, och det är möjligt att kvalitativa indikatorer även kan vara aktuella för mål 1-3.

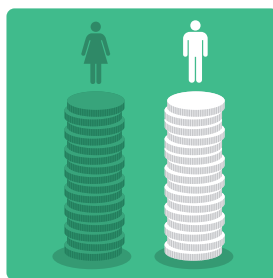
- Andel kvinnor respektive män vid samrådsmöten?
- Andel av taltiden och utrymmet för frågor och diskussion vid samrådsmöten som tas i anspråk av kvinnor respektive män?

I avsnittet om nulägesbeskrivning och avsnittet om konsekvensbedömning beskrivs utförligare hur det praktiska arbetet går till, exempelvis vilka underlag som behöver samlas in och vilka metoder som kan användas.

Mål 2. Ekonomisk jämställdhet

Det andra jämställdhetspolitiska målet handlar om att kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut. I boken *Kön i Trafiken* har målet omarbetats till *Transportsystemet ska bidra till lika tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor*.

Det innebär att ekonomisk jämställdhet här handlar om de rumsliga förutsättningar som transportsystemet, det vill säga den specifika planen eller det specifika projektet, skapar för tillgängligheten till utbildning och arbete. Målet är därmed som mest relevant i samband med lokaliseringen av ett projekt, eller när olika lösningar diskuteras, det vill säga i planens eller projektets tidiga skeden, se figur 4. När lokaliseringen är fastställd och detaljutformningen pågår kan frågan fortfarande vara aktuell, men den har minskat i betydelse eftersom olika lokaliseringar som påverkar tillgängligheten inte längre är en aktuell fråga. För att göra målet mer hanterbart föreslås följande preciseringar:



Bidrar planen eller projektet till att man når lika många kvinnligt och manligt dominerade arbetsplatser inom olika tidsintervall från en given punkt (till exempel ett bostadsområde)?

Bidrar planen eller projektet till att möjliga färdstätt till kvinnligt och manligt dominerade arbetsplatser är lika?

Bidrar planen eller projektet till att det är möjligt att under olika tider på dygnet nå både manligt och kvinnligt dominerade arbetsplatser?

Bidrar planen eller projektet till att möjliga färdstätt till kvinnligt och manligt dominerade utbildningsplatser är lika?

Bidrar planen eller projektet till att man når lika många kvinnligt och manligt dominerade utbildningsplatser inom en viss tidsperiod från en given punkt (till exempel ett bostadsområde)?

Det andra målet är också kvantitativt till sin karaktär då det handlar om antalet utbildningsplatser och arbetsplatser som nås från en viss punkt, eller antalet färdstätt till utbildningsplatser och arbetsplatser från en viss punkt. Lämpliga indikatorer kan därför vara:

- Antalet manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser som nås inom 15-30-45-60 minuter från en given punkt. Finns det flera möjliga färdstätt behöver restiden delas upp för respektive färdstätt (det vill säga bil, buss, tåg etcetera).
- Samma som ovan fast för utbildningsplatser (det vill säga yrkesutbildning, Komvux, högskola, universitet etcetera).
- Antalet olika färdstätt det går att nå manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser samt under olika tider på dygnet.
- Antalet olika färdstätt det går att nå manligt respektive kvinnligt dominerade utbildningsplatser (det vill säga yrkesutbildning, Komvux, högskola, universitet etcetera) samt under olika tider på dygnet.

I avsnittet om nulägesbeskrivning och avsnittet om konsekvensbedömning beskrivs utförligare hur det praktiska arbetet går till, exempelvis vilka underlag som behöver samlas in och vilka metoder som kan användas.

Mål 3. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

Det tredje jämställdhetspolitiska målet handlar om att kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor. I boken *Kön i Trafiken* har målet omarbetats till *Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete*.



Det här målet handlar, likt det föregående, om transportsystemets rumsliga funktion, det vill säga vilka möjligheter transportsystemet skapar för en jämn fördelning av hem- och omsorgsarbetet. Målet är också som mest relevant i planens eller projektets tidiga skeden, när lokalisering utreds och bestäms. För att göra målet mer hanterbart föreslås följande preciseringar:

Bidrar planen eller projektet till att arbetsresor till manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser i lika utsträckning kan utföras som kedjeresor (det vill säga stopp på vägen för ärenden)?

Bidrar planen eller projektet till att färre kan förväntas pendla längre sträckor och/eller lägga mer tid på pendling?

Bidrar planen eller projektet till att barn och unga i högre utsträckning kan nå fritidsarenor (musik, idrott, dans, teater etcetera) på egen hand?

Det tredje målet är också kvantitativt till sin karaktär då det handlar om antal och avstånd till viktiga målpunkter i vardagen (exempelvis förskola, skola, mataffär, omsorgsboenden, fritidsarenor etcetera) som går att nå under en viss resväg. Det handlar också om restid, det vill säga hur restiden påverkar möjligheten att genomföra ärenden i vardagen samt tid för att besöka och vårda anhöriga. Lämpliga indikatorer kan därför vara:

- Antal viktiga målpunkter i vardagen som går att kombinera med arbetsresan med en total restid om 60 minuter.
- Antalet arbetsplatser som nås inom 15 och 30 och 45 och 60 minuter från en viss punkt (uppdelat mellan olika trafikslag om relevant samt under olika tider på dygnet).
- Antal skolor som nås med gång, cykel och kollektivtrafik som barn själv kan använda.
- Antalet fritidsarenor som är möjliga att nå utan bil (inom rimlig tidsram samt rimligt ur trygghetssynpunkt, exempelvis är en cykelväg genom en skog till stallet troligtvis inte ett rimligt alternativ under vinterhalvåret).

I avsnittet om nulägesbeskrivning och avsnittet om konsekvensbedömning beskrivs utförligare hur det praktiska arbetet går till, exempelvis vilka underlag som behöver samlas in och vilka metoder som kan användas.

Mål 4. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Det fjärde jämställdhetspolitiska målet handlar om att kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet. I boken *Kön i Trafiken* har målet omarbetats till att *Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.*

Det fjärde målet handlar om projektets fysiska utformning samt dess lokalisering, vilket kan påverka den upplevda känslan av trygghet. Målet kan också handla om policys och strategier, exempelvis om det handlar om kollektivtrafikplanering. Ett exempel på detta är det så kallade nattstopp som vissa länstrafiker infört vilket innebär att en resenär kan begära att bli avsläppt mellan två hållplatser. Det fjärde målet är också kopplat till den omgivande miljön och till ett *hela resan*-perspektiv, vilket kan innebära sådant som det aktuella projektet



inte har rådighet över. I dessa fall är det viktigt att identifiera dessa frågor och kommunicera dem vidare till den instans som har rådighet över frågan. Det fjärde målet är som mest relevant i senare skeden av planeringen när utformningen av projektet utreds och bestäms. För att göra målet mer hanterbart föreslås följande precisering:

Bidrar länstransportplanen till att miljöer kopplade till väg- och järnvägsinfrastruktur upplevs som trygga?

Det fjärde målet är mer kvalitativt till sin karaktär eftersom det handlar om hur människor upplever en viss miljö, det vill säga om den inger en känsla av trygghet eller inte. Därför är det inte möjligt att formulera kvantitativa indikatorer utan istället kvalitativa indikatorer som visar på människors upplevelser, erfarenheter och åsikter. Lämpliga indikatorer kan därför vara:

- Andel tillfrågade som upplever miljön som trygg (denna indikator ger ett numeriskt värde men baseras på subjektiv information). Observera att det kan behöva ställas flera frågor om hur miljön upplevs, exempelvis om det handlar om olika delmiljöer, det vill säga inomhus och utomhus eller flera våningsplan samt om olika tider på dygnet.
- Observationer av antalet personer som befinner sig på den aktuella platsen vid olika tidpunkter.

I avsnittet om nulägesbeskrivning och avsnittet om konsekvensbedömning beskrivs utförligare hur det praktiska arbetet går till, exempelvis vilka underlag som behöver samlas in och vilka metoder som kan användas.

Checklista – Att göra en avgränsning

- ☐ Är jämställdhet på ett tillfredsställande sätt integrerat i projekt-målen?
 - ☐ Har relevanta jämställdhetspolitiska mål identifierats?
 - ☐ Har preciseringar av relevanta mål tagits fram?
 - ☐ Har indikatorer för relevanta mål tagits fram?
 - ☐ Är avgränsningen dokumenterad?
-

4.3. ATT GÖRA EN NULÄGESBESKRIVNING

I det här skedet är det bestämt vad JKB:n ska fokusera på, det vill säga vilka mål och preciseringar som är relevanta för planen eller projektet. Nästa steg i arbetet med JKB:n är att skapa en grundlig förståelse för vilka utmaningar och problem som finns kopplat till jämställdhet och transportsystemet inom det område som planen eller projektet berör. Det vill säga hur situationen ser ut idag. Detta brukar kallas nulägesbeskrivning i konsekvensbedömningssammanhang.

Utgångspunkten för nulägesbeskrivningen är den avgränsning av mål, preciseringar och indikatorer som gjordes i avgränsningen. Emellertid är det viktigt att inte låsa sig vid detta utan vara öppen för att avgränsningen kan behöva revideras med hänsyn till ny information i samband med nulägesbeskrivningen. Baserat på de mål, preciseringar och indikatorer som

Tidsbudgetanalys

En tidsbudgetanalys innebär att utvalda personers eller grupper tidsanvändning kartläggs och analyseras. Syftet är att kartlägga hur tiden, exempelvis ett vardagsdygn, disponeras. Det vill säga på vilka aktiviteter spenderas tiden. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det exempelvis intressant att se hur mycket tid män respektive kvinnor lägger på hem- och omsorgsarbete eller hur mycket tid som läggs på pendling och hur pendlingsmönstret ser ut. Linköpings universitet har publicerat ett verktyg, *Vardagen 2011*, som kan användas för att analysera vardagslivet utifrån tidsdagböcker (<https://www.tema.liu.se/tema-t/medarbetare/ellegard-kajsa/tidsgeografiskt-natverk/program-att-ladda-ner?!=sv>).

En förenklad variant av tidsbudgetanalys är att konstruera en situation utifrån schabloner avseende tid för att sova, arbetstid, tid för olika vardagliga aktiviteter samt pendlingstid. Det kan ge god förståelse för hur olika pendlingstider påverkar det tidsmässiga utrymmet att genomföra andra vardagliga aktiviteter. En utgångspunkt kan i detta fall vara de tidsanvändningsstudier som Statistiska centralbyrån (SCB) genomför.

är aktuella samlas statistik och andra underlag in med syftet att återge en bild av hur situationen ser ut inom det område som planen eller projektet berör. Skalan är därför viktig och kan sträcka sig från nationell till lokal, beroende på typ av plan eller projekt. Att nulägesbeskrivningen baseras på indikatorer är viktigt eftersom det ger möjlighet till mer detaljerade bedömningar samt att bedömningarna är möjliga att följa upp, det vill säga hur utfallet blev i verkligheten och i jämförande studier över tid. Nulägesanalysen ska emellertid inte begränsas till en beskrivning av ett antal indikatorer utan bör omfatta en mer djupgående analys och beskrivning av jämställdhet inom det område som planen eller projektet berör och berörs av. Det är viktigt för att kunna förutse hur planen eller projektet

Lokala/regionala genuskontrakt

I Hedfeldt m.fl. (2011) analyseras regionala genuskontrakt i ett antal kommuner i Dalarna. Ett genuskontrakt beskriver vad som förväntas av kvinnor och män. Genuskontrakt kopplat till olika platser, det vill säga geografisk avgränsade genuskontrakt, benämns exempelvis lokala eller regionala genuskontrakt. Ett exempel är *traditionella genuskontrakt* som kännetecknas av en arbetsmarknad som är starkt uppdelad mellan män och kvinnor, vilket har grundats i traditionen av ensidig ekonomisk utveckling och patriarkal struktur. Dessa återfinns framförallt i industri- och skogsbygder. Ett annat exempel är det *modernistiska kontraktet*. Det skiljer sig från det traditionella kontraktet genom att servicesektorn är dominerande på arbetsmarknaden, att kvinnor är aktiva i lokalpolitiken och att den offentliga sektorn står för mycket av den sociala infrastrukturen. Dessa återfinns framförallt i större städer och storstadsregioner.

För att kartlägga lokala och regionala genuskontrakt brukar uppgifter ur den offentliga statistiken användas. Exempel på variabler som har använts i en kartläggning av kontrakt på kommunnivå i Sverige är: representation i kommunfullmäktige, eftergymnasial utbildning, inkomster, förvärvsfrekvens, uttag av föräldrapenning och civiltillstånd.

kommer påverka den aspekt av jämställdhet som är i fokus, exempelvis fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Exempel på sådana fördjupande analyser är tidsbudgetanalys och genuskontrakt men också exempelvis kartläggning av utbildningsnivå, sysselsättningsnivå och hushållens sammansättning. På sida 34-35 beskrivs vad som avses med tidsbudgetanalys och genuskontrakt.

Ett sätt att se på JKB är som berättandet av en historia, det gäller att hitta och behålla den röda tråden både i processen och i rapporten. En rekommendation är att strukturera nulägesanalysen utifrån vilka mål som är relevanta. Genom att göra detta skapas en naturlig koppling mellan processens och rapportens olika delar. I följande avsnitt ges förslag på analyser som kan behöva genomföras i samband med nulägesanalysen samt källor till underlag.

4.3.1. Nulägesbeskrivning – Mål 1

Nulägesbeskrivningen för det första målet skiljer sig från de övriga målen. Den omfattar sådant som sker inom projektet och planeringsprocessen och inte något som rör transportsystemets rumsliga eller fysiska utformning. Nulägesbeskrivningen behöver baseras på erfarenheter från liknande projekt som genomförts tidigare. Det spelar ingen roll om det är projekt genomförda av en annan organisation men datainsamlingen underlättas troligtvis om det är projekt genomförda av samma organisation. I tabell 1 ges förslag på hur man kan tänka och gå till väga vid genomförandet av nulägesbeskrivning.

Det är viktigt att nulägesanalysen omfattar både kvinnor och män, det vill säga representativiteten, samt hur kvinnor och män kommer till tals. En jämn fördelning i representativitet leder inte per automatik till jämställdhet, men kombinerat med exempelvis en analys av taltiden och vilka frågor och diskussioner som genereras av kvinnor och män kan ge bättre förståelse för hur fördelningen av makt och inflytande har fördelats.

Det kan vara värt att fundera över hur nulägesanalysen ska presenteras. Vad gäller det första målet om jämn fördelning av makt och inflytande rekommenderas att nulägesbeskrivningen först beskriver hur nulägesbeskrivningen har genomförts, vilka underlag som den baseras

på etcetera, och att resultatet därefter presenteras i en tabell, exempelvis som i tabell 2. Vid behov kan tabellen kompletteras eller ersättas med en skriftlig beskrivning men det är viktigt att indikatorerna alltid finns med.

Indikator	Frågor att ställa sig	Källor till underlag
Andel kvinnor och män i ledande positioner i projektet (uppdragsledare, delprojektledare, teknikområdesansvariga etcetera)?	Hur ser planeringsgruppers/arbetsgruppers sammansättning ut i liknande projekt?	- Projektplaner för liknande projekt - Bemanningsplaner för liknande projekt - Intervjuer - Enkäter
Andel kvinnor och män i projektet, totalt sett?	Hur ser bemanningen ut i liknande projekt?	- Projektplaner för liknande projekt - Bemanningsplaner för liknande projekt - Intervjuer - Enkäter
Andel av taltiden och utrymmet för frågor och diskussion vid (viktiga) projektmöten som tas i anspråk av kvinnor respektive män?	Hur har kvinnor och män kommit till tals under viktiga möten i liknande projekt?	- Protokoll och minnesanteckningar - Intervjuer - Enkäter
Andel kvinnor respektive män vid samrådsmöten?	- Hur ser fördelningen mellan män och kvinnor ut vid samrådsmöten i liknande projekt? - Vilka frågor engagerar män respektive kvinnor vid samrådsmöten? - Vilka ansträngningar har gjorts för att nå ut till kvinnor och män?	- Samrådsredogörelser - Presentationsmaterial i samband med samråd - Inbjudningar till samråd - Intervjuer - Enkäter
Andel av taltiden och utrymmet för frågor och diskussion vid samrådsmöten som tas i anspråk av kvinnor respektive män?	Hur har kvinnor och män kommit till tals under samrådsmöten i liknande projekt?	- Samrådsredogörelser - Intervjuer - Enkäter

Tabell 1. Frågor och underlag vid genomförande av nulägesbeskrivning av mål 1 (omarbetad efter tabell i SKL 2013).

Indikator	Nuläge
Andel kvinnor och män i ledande positioner i projektet (uppdragsledare, delpjektledare, teknikområdesansvariga etcetera)?	X % män; X % kvinnor
Andel kvinnor och män i projektet, totalt sett?	X % män; X % kvinnor
Andel av taltiden och utrymmet för frågor och diskussion vid (viktiga) möten som tas i anspråk av kvinnor respektive män?	X % män; X % kvinnor
Andel kvinnor respektive män vid samrådsmöten?	X % män; X % kvinnor
Andel av taltiden vid samrådsmöten som tas i anspråk av kvinnor respektive män?	X % män; X % kvinnor

Tabell 2. Nulägesbeskrivning Mål 1.

4.3.2. Nulägesbeskrivning – Mål 2

Till skillnad från det första målet omfattar detta den rumsliga situationen, det vill säga hur tillgången till arbetsplatser och utbildningsplatser i det område som planen eller projektet berör ser ut för kvinnor respektive män. I tabell 3 ges förslag på hur man kan tänka och gå till väga vid genomförandet av nulägesbeskrivning.

Indikator	Frågor att ställa sig	Källor till underlag
Antalet manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser som nås inom 15-30-45-60 minuter från en given punkt.	- Hur ser arbetsmarknaden ut? - Var är arbetsplatser lokaliserade? - Andel kvinnor och män som arbetar på olika arbetsplatser?	Kommunal- eller regionbaserad statistik om var manligt och kvinnligt dominerade arbetsplatser är lokaliserade
Finns det flera möjliga färdvägar för respektive färdväg (till exempel bil, buss och tåg).	Med vilka transportmedel kan man ta sig till arbetsplatserna?	- Analys av målpunkter - Arbetsplatsundersökningar

Indikator	Frågor att ställa sig	Källor till underlag
Samma som ovan fast för utbildningsplatser (till exempel yrkesutbildning, Komvux, högskola och universitet).	• Var är utbildningsplatser lokaliserade? • Utbildningsutbud? • Andel kvinnor och män på olika utbildningsplatser?	• Universitet • Högskolor • Yrkesutbildningar • Komvux • Kommunal- eller regionbaserad statistik om var utbildningsplatser är lokaliserade
Antalet olika färdssätt det går att nå manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser samt under olika tider på dygnet.	• Med vilka transportmedel går det att nå manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser?	• Målpunktsanalys • Kartor • Regionala kollektivtrafikmyndigheter
Antalet olika färdssätt det går att nå manligt respektive kvinnligt dominerade utbildningsplatser med (till exempel yrkesutbildning, Komvux, högskola och universitet) samt under olika tider på dygnet.	• Med vilka transportmedel går det att nå manligt respektive kvinnligt dominerade utbildningsplatser?	• Målpunktsanalys • Kartor • Regionala kollektivtrafikmyndigheter

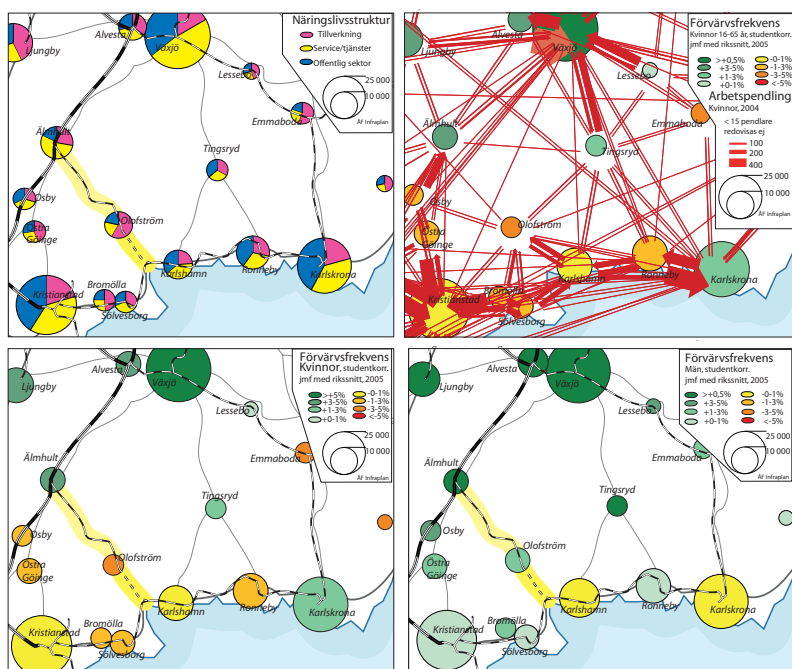
Tabell 3. Frågor och underlag vid genomförande av nulägesbeskrivning av mål 2 (om arbetat efter tabell i SKL 2013).

Det är viktigt att nulägesbeskrivningen innefattar indikatorerna, exempelvis redovisade i en tabell, då det underlättar arbetet med konsekvensbedömningen och uppföljningen av konsekvenserna. Utöver den kartläggning av nuläget som beskrivs i en tabell kan nulägesbeskrivningen kompletteras med exempelvis kartläggning av:

- Hur förvärvsfrekvensen ser ut för män respektive kvinnor
- Utbildningsnivån hos män respektive kvinnor
- Hur mäns respektive kvinnors arbetsmarknadsregioner påverkas av tillgång till kollektivtrafik
- I vilka geografiska riktningar arbetspendlingen går för kvinnor respektive män

- Befolkningsutvecklingen uppdelat på kön
- Hur Orts-/sambhallsstrukturen ser ut
- Lokala/regionala genuskontrakt
- Tidsbudgetar.

En sådan utökad nulägesbeskrivning kan ge en djupare förståelse för hur situationen ser ut vad gäller könsfördelningen i det område som berörs av planen eller projektet. Det möjliggör även ökad förståelse för varför det ser ut på ett visst sätt och är en grund för analysen av vilket utslag planen eller projektets åtgärder kommer få i praktiken.



Figur 5. Exempel på hur statistik kan visualiseras för att underlätta analysarbetet i nulägesbeskrivningen. Källa: Samhällseffekter av Sydostlänken, ÅF Infraplan (2009).

I box 1 beskrivs ett kortfattat exempel på hur en djuplodande nulägesbeskrivning kan se ut. En viktig aspekt att uppmärksamma är att mycket av underlaget till nulägesbeskrivningen är geografisk data vilka med fördel hanteras, analyseras och presenteras med hjälp av GIS (geografiskt informationssystem). I figur 5 ges några exempel på hur statistik kan visualiseras med hjälp av GIS.

Box 1. Exempel på sammanfattad fördjupad nulägesbeskrivning för mål 2

Genom en kartläggning på regional nivå visade det sig att män generellt har bättre tillgång till arbetsplatser än kvinnor. Kartläggningen baserade sig på a) var manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser är lokaliserade, b) med vilka transportsätt det gick att ta sig till de olika arbetsplatserna samt c) av regionala genuskontrakt. Nedbrutet visade det sig att män har bättre tillgång på större avstånd (upp till 60 minuter) medan skillnaden är mindre på kortare avstånd (15 minuter). Vidare visade det sig att det mest effektiva transportsättet till manligt dominerade arbetsplatser är bil eller regionaltåg medan det är effektivast att ta sig med bil eller buss till kvinnligt dominerade arbetsplatser. Mäns arbetsmarknad är större än kvinnors och män använder det regionala transportnätet i en större utsträckning.

Analysen av regionala genuskontrakt visade att kvinnor i större utsträckning än män förväntas lämna och hämta på förskola och skola medan ansvaret för övrigt hem- och omsorgsarbete förväntas delas någorlunda lika. Kvinnor har generellt sett sämre tillgång till bil i regionen. En översiktlig tidsbudgetanalys visade att på grund av det större ansvaret för hämtning och lämning är gruppen kvinnor generellt sett begränsade till att arbeta mellan 08:30 och 16:30. Beaktas tid för pendling och lunch är kvinnor generellt sett begränsade att arbeta cirka 6,5-7 timmar per dag.

Notera att jämställdhet omfattar både män och kvinnor.



4.3.3. Nulägesbeskrivning – Mål 3

I likhet med målet om ekonomisk jämställdhet omfattar det tredje målet också den rumsliga situationen. I det här fallet avses dock möjligheten att genomföra arbetspendling som kedjeresor, exempelvis i kombination med lämning och hämtning på förskola och skola eller inköp. Till det tredje målet kopplar också förutsättningarna för att ta sig till fritidsarenor (exempelvis musik, idrott, dans, teater). Vidare omfattar målet också möjligheten till flexibilitet i vardagen (exempelvis möjligheten att kunna avbryta arbetsdagen och ta hand om sjukt barn eller möjligheten att besöka och vårda anhöriga). I tabell 4 ges förslag på hur man kan tänka och gå till väga vid genomförandet av nulägesbeskrivning.

Det är viktigt att nulägesbeskrivningen innefattar indikatorerna, exempelvis redovisade i en tabell, då det underlättar arbetet med konsekvensbedömningen och uppföljningen av konsekvenserna. Utöver den kartläggning av nuläget som beskrivs i tabell 4 kan det vara värt att utöka nulägesbeskrivningen med exempelvis kartläggningar av:

- Lokala/regionala genuskontrakt
- Tidsbudgetar
- Hur mäns respektive kvinnors arbetsmarknadsregioner påverkas av tillgång till kollektivtrafik
- Hur befolkningsutvecklingen ser ut uppdelat på kön
- Hur Orts/samhällsstrukturer ser ut.

En sådan utökad nulägesbeskrivning kan ge en djupare förståelse för hur situationen ser ut vad gäller jämställdhet i det område som berörs av planen eller projektet. Det möjliggör till ökad förståelse för varför det ser ut på ett visst sätt och är en grund för analysen av vilket utslag planen eller projektets åtgärder kommer få i praktiken. I box 2 ges ett kortfattat exempel på en nulägesbeskrivning av mål 3.

Indikator	Frågor att ställa sig	Källor till underlag
Antal viktiga målpunkter i vardagen som går att kombinera med arbetsresan.	• Hur är kvinnors och mäns arbetsplatser placerade i förhållande till bostäder? • Med vilka transportmedel sker arbetspendling? • Hur är förskolor och skolor placerade i förhållande till stråk för olika trafikslag? • Hur är handel och service placerade i förhållande till stråk för olika trafikslag?	• Kommunal- eller regionbaserad statistik om var mäns och kvinnors arbetsplatser är lokaliserade • Resvaneundersökningar • Lokal/regional data över bebyggelse • Platsbesök
Antalet arbetsplatser som nås inom 15 och 30 och 45 och 60 minuter från en viss punkt (uppdelat mellan olika trafikslag om relevant).	• Med vilka transportmedel sker arbetspendling? • Hur långt når man med olika trafikslag? • Var är manligt respektive kvinnligt dominerade arbetsplatser lokaliserade?	• Kommunal- eller regionbaserad statistik om var mäns och kvinnors arbetsplatser är lokaliserade • Resvaneundersökningar • Tidtabeller • Restidsberäkningar för olika trafikslag
Antal skolor som nås med gång, cykel och kollektivtrafik som barn själv kan använda.	• Hur tar man sig till skolor i det aktuella området?	• Resvaneundersökningar • Intervjuer • Fokusgrupper • Riktade samråd
Antal fritidsarenor som är möjliga att nå utan bil (inom rimlig tidsram samt rimligt ur trygghetssynpunkt, exempelvis är en cykelväg genom en skog till stallet troligtvis inte ett rimligt alternativ).	• Var är fritidsarenor placerade inom det aktuella området? • Hur tar man sig till de olika fritidsarenorna?	• Lokal/regional data över bebyggelse • Intervjuer • Fokusgrupper • Riktade samråd • På-plats-observationer

Tabell 4. Frågor och underlag vid genomförande av nulägesbeskrivning av mål 3 (omarbetat efter tabell i boken *Kön i Trafiken*, SKL 2013).

Box 2. Exempel på sammanfattad fördjupad nulägesbeskrivning för mål 3

Nulägesbeskrivningen för mål 3 kan till viss del baseras på samma analyser som för mål 2 vilket är fallet här. I det aktuella området har det visat sig att mäns arbetsmarknad är större än kvinnors som är mer lokal till sin karaktär. Män pendlar oftast med bil och regionaltåg medan kvinnor oftast pendlar med bil och buss. Kvinnor har generellt sett sämre tillgång till bil i regionen. Att kvinnors arbetsmarknad i större utsträckning är kopplad till den egna tätorten där också förskolor och skolor är lokaliserade samt att kvinnor i hög utsträckning pendlar med buss betyder att de har bättre möjlighet att kombinera pendling med lämning och hämtning på förskola och skola jämfört med männen som oftare pendlar till arbetsplatser utanför tätorten. En analys av regionala genuskontrakt bekräftar detta då den visade att kvinnor i större utsträckning än män förväntas lämna och hämta på förskola och skola medan ansvaret för övrigt hem- och omsorgsarbete förväntas delas någorlunda lika. Att män oftare har längre arbetspendling, både tidsmässigt och geografiskt, innebär också att män generellt har svårare att avbryta arbetsdagen och exempelvis snabbt åka och hämta ett sjukt barn på förskolan. Å andra sidan åker männen oftare bil vilket innebär att de har mer tidseffektiva arbetsresor som skulle innebära att de kan skjutsa och/eller hämta barn.

4.3.4. Nulägesbeskrivning – Mål 4

Preciseringen av mål 4 omfattar ett projekts lokalisering, dess utformning och hur planen eller projektet påverkar upplevelsen av trygghet bland kvinnor och män. Vad gäller lokalisering är en viktig aspekt placeringen i relation till andra funktioner i det aktuella området. Exempelvis upplevs ofta en hållplats nära bostadsbebyggelse som mer trygg jämfört med en hållplats utan direkt koppling till bebyggelse. Ett projekts utformning handlar dels om tekniska lösningar som bredd på trappor, siktlinjer, belysningar, övervakning etcetera dels om underhåll, det vill säga att byggnader hålls hela och fräscha samt att kringliggande miljöer (växtlighet) hålls efter. Detta tillsammans förmedlar en känsla att någon bryr sig om platsen. I tabell 5 ges förslag på hur man kan tänka och gå till väga vid genomförandet av nulägesbeskrivning.

Indikator	Frågor att ställa sig	Källor till underlag
Andel tillfrågade som upplever miljön som trygg.	• Hur upplevs miljön idag?	• Trygghetsvandringar • Intervjuer • Enkäter • Fokusgrupper
Antal personer som befinner sig på den aktuella platsen vid olika tidpunkter.	• Rör sig människor i området över dygnets alla timmar? • Vilka är det som rör sig vid olika tidpunkter • Varför rör man sig inte på platsen vid vissa tidpunkter?	• På plats observationer • Intervjuer • Enkäter

Tabell 5. Frågor och underlag vid genomförande av nulägesbeskrivning av mål 4 (omarbetat efter tabell i boken *Kön i Trafiken*, SKL 2013).

Vad gäller det fjärde målet om att mäns våld mot kvinnor ska upphöra rekommenderas att nulägesbeskrivningen först beskriver hur denna har genomförts, vilka underlag som den baseras på etcetera. Resultatet presenteras därefter i en tabell, exempelvis som i tabell 6. Vid behov kan

tabellen kompletteras eller ersätts med en skriftlig beskrivning men det är viktigt att indikatorerna alltid finns med.

Indikator	Nuläge
Andel tillfrågade som upplever miljön som trygg.	X % män; X % kvinnor
Antal personer som befinner sig på den aktuella platsen vid olika tidpunkter.	X % män; X % kvinnor

Tabell 6. Nulägesbeskrivning Mål 4.

4.3.5. Att identifiera och involvera berörda grupper

Under arbetet med avgränsningen bör den allmänhet och de organisationer som man behöver genomföra samråd med identifieras. Som framgår av nulägesbeskrivningarna för flera av målen är genomförandet av olika typer av aktiviteter med allmänheten en viktig källa till underlag.

Allmänhetens rätt att ta del av en plan eller projekt samt att lämna synpunkter är säkerställt i olika lagstiftningar, exempelvis Plan och bygglagen, Miljöbalken, Lagen om byggande av järnväg och Väglagen. I och med att JKB:n involverar berörda grupper fördjupas denna demokratiska process. Nulägesanalysen genomförs tidigt i processen, och involverandet av berörd allmänhet föregår troligtvis den formella samrådsprocessen för planen eller projektet. Samrådet ska dock uppfattas som något som sker löpande genom hela processen och inte något som görs en gång och sedan är det över.

Exempel på berörda grupper (uppdelat efter kön) är:

- Barn
- Unga
- Unga vuxna (18-25)
- Vuxna (25-50)
- Äldre vuxna (50-65)
- Äldre (65+)
- Etnisk bakgrund

- Religiös bakgrund
- Socioekonomisk bakgrund
- HBTQ (kan innebära fler definitioner av kön än man och kvinna)
- Andra.

Exempel på metoder för att involvera berörda grupper:

- Intervjuer
- Fokusgrupper
- Enkätstudier
- Web-baserade verktyg för medborgardialog
- Trygghetsvandringar
- Riktade samråd
- Identifiera talespersoner för olika grupper.

4.3.6. Avslutande kommentarer

Nulägesbeskrivningen fyller en viktig funktion för konsekvensbedömningen då den skapar en kunskapsgrund mot vilken planens eller projektets effekter relateras. Den utgör på så sätt, tillsammans med mål och indikatorer, en bedömningsgrund. Kvaliteten på nulägesbeskrivningen avgör kvaliteten på konsekvensbedömningen – en god kunskap om nuläget och om förutsättningarna för jämställdhet i det aktuella området innebär bättre träffsäkerhet i bedömningarna. Det är därför viktigt att tillräckligt med resurser allokeras till nulägesbeskrivningen.

Vid en första genomläsning av råden i denna handbok, kan det kanske upplevas som en överväldigande uppgift att genomföra nulägesbeskrivningen. Dock kommer sällan alla de fyra jämställdhetspolitiska målen att vara aktuella för planen eller projektet. Inte minst på grund av var i planeringen man befinner sig, men också på grund av planens eller projektets karaktär. Därför är avgränsningen av vilka mål som är relevanta viktig. Vidare är de indikatorer och de frågor som är kopplade till dem enbart förslag på vad som kan vara aktuellt att analysera. Det innebär

att även om exempelvis mål 2 bedöms som aktuellt för planen så behöver nödvändigtvis inte alla indikatorer inklusive frågor kopplade till dem vara aktuella för nulägesbeskrivningen. Dessutom kan genomförandet av nulägesbeskrivningarna för mål 2 och mål 3 baseras på delvis samma underlag.

I arbetet med JKB:n är det viktigt att fokusera på sådant som planen eller projektet har rådighet över, det vill säga skapa förutsättningar för en transportplanering som svarar mot mäns och kvinnors erfarenheter och behov. Det är också viktigt att förstå att JKB:n och transportplaneringen inte kan lösa alla jämställdhetsutmaningar. När det gäller att förstå transportsystemet som den länk som skapar möjligheter att nå olika målpunkter, serviceställen, arbete/utbildning, etcetera behövs en helhetsbedömning av jämställdheten, kopplad till andra delar av samhällsplaneringen i det aktuella området. Samsyn mellan sektorer och samarbete med bebyggelseplanering (bostäder, arbetsplatser, utbildningslokaler, rekreatiomsområden, med mera) är således nödvändigt i det långsiktiga arbetet för en mer jämställd samhällsutveckling. I detta har JKB:n en rådgivande roll genom att kommunicera med berörda parter om sådant som uppmärksammas i arbetet med JKB:n men som den aktuella planen eller projektet inte har rådighet över.

Checklista – Att göra en nulägesbeskrivning

- ☐ Har nulägesbeskrivningar gjorts för relevanta mål?
 - ☐ Har nulägesbeskrivningarna omfattat mer djuplodande analyser om förutsättningarna för jämställdhet i det berörda området?
 - ☐ Har berörda grupper identifierats och involverats?
 - ☐ Är nulägesbeskrivningen dokumenterad?
-

4.4. JÄMSTÄLLDHETSKONSEKVENSBESKRIVNINGENS PÅVERKAN PÅ PLANENS ELLER PROJEKTETS INNEHÅLL

Som beskrivits tidigare i handboken är en av JKB:ns funktioner att integrera jämställdhet i arbetet med planen eller projektet. Den integrerande funktionen består av flera delar. En är att integrera jämställdhet i projektet, bland annat i arbetsgrupper och i projektmålen (se avsnitt 4.1). En annan är att jämställdhet ska vara en förutsättning för planering och utformning på samma sätt som ekonomi, miljö samt andra sociala aspekter är det. Hur det integrerande arbetet går till i praktiken varierar från plan till plan och från projekt till projekt. Det viktigaste är att jämställdhet tas med i projektmålen och att jämställdhetskompetensen är med från början av projektet (till exempel att JKB-samordnaren deltar i startmöten och när olika arbetsgrupper definieras). Att kontinuerligt delta på möten och interagera med andra teknik- och kompetensområden ansikte mot ansikte gör att jämställdhetsfrågan får legitimitet. En erfarenhet är att det är svårare att få gehör för jämställdhetsperspektivet om frågan aktualiseras först efter att planeringsprocessen pågått ett tag och arbetsprocesser redan etablerats. I större projekt kan det också vara svårt att få överblick över projektorganisationen om man inte varit med från början. På grund av att planer och projekt är olika till sin karaktär vad gäller aktuella frågor och detaljeringsgrad ges här ett förslag på arbetssätt för att påverka en plan och ett förslag för att påverka ett projekt.

4.4.1. Att påverka utformningen av en plan

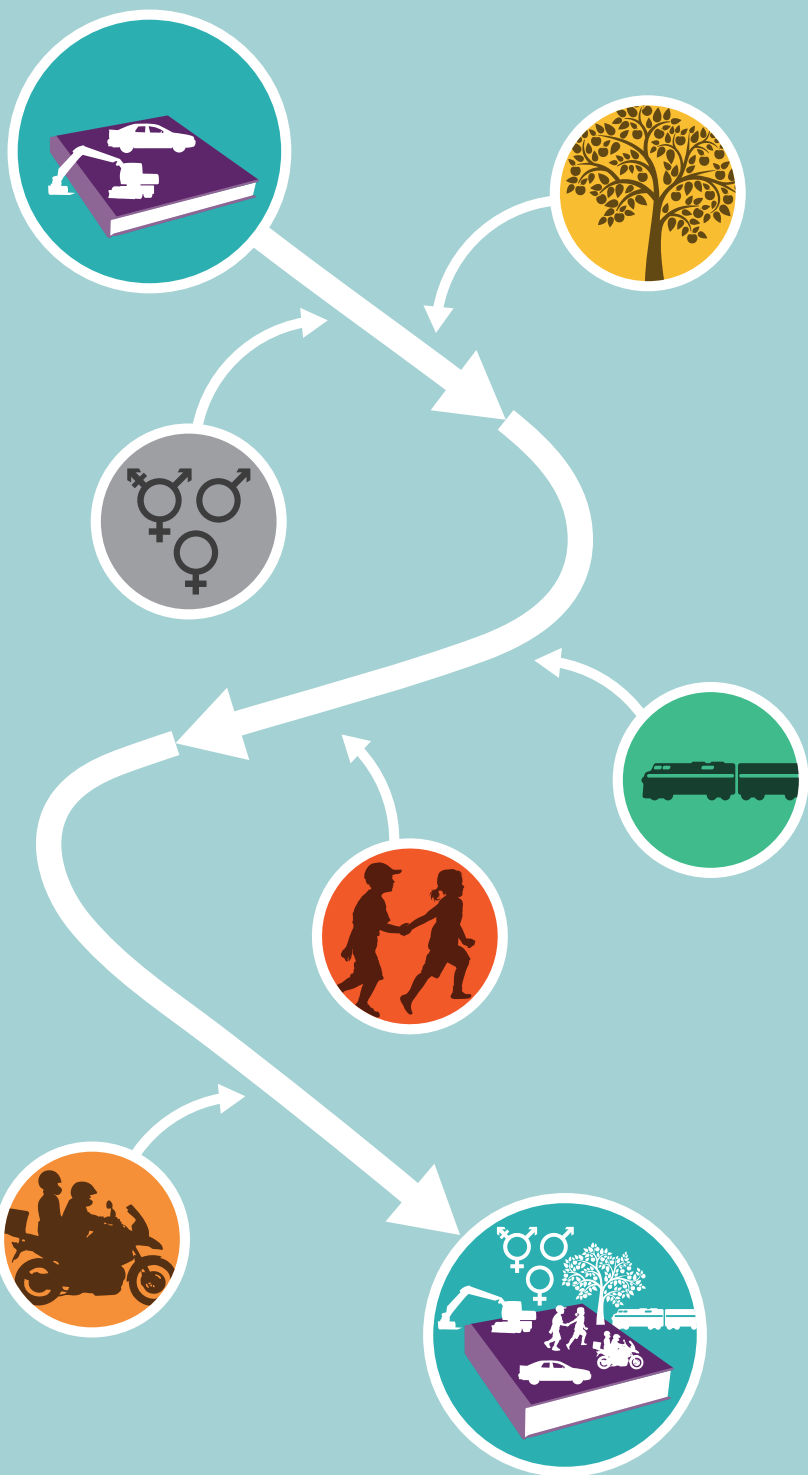
Vid transportplanering på en mer strategisk övergripande nivå, exempelvis länstransportplaner, åtgärdsvalsstudier, systemvalsanalyser och lokaliseringstudier, handlar integreringen om att vara delaktig i de processer där olika alternativa lösningar diskuteras, analyseras och beslutas. I box 3 ges ett kortfattat exempel på en sådan process. Det arbetssätt som brukar ge bäst resultat är workshops där deltagare från olika teknik- och kompetensområden sitter samman och diskuterar och analyserar olika

alternativ. Samtidigt är det viktigt att uppmärksamma att i vissa fall fattas beslut om alternativ i processer som är skilda från planen. Till exempel bygger alternativen i en länstransportplan ofta på inspel från exempelvis den regionala systemanalysen men också från Trafikverket och den nationella transportplanen. För planer på en strategiskt övergripande nivå är detaljeringsgraden oftast begränsad och det är inte alltid relevant att i analyser gå ner på indikatornivå utan istället förhålla sig till enbart till målen och dess preciseringar. Centralt för att kunna påverka utformningen av planen är:

- att identifiera i vilka processer som beslut fattas
- att få möjlighet att delta i relevanta processer.

Box 3. Exempel på processen bakom val av åtgärd

I arbetet med den regionala systemanalysen identifierades behov av att förbättra kommunikationerna mellan orterna A och B. Det alternativ som först diskuterades var att bygga ut vägen till en partiell 1+2 väg. Personen som ansvarade för jämställdhet invände och menade att det främst gynnar tillgängligheten till arbetsplatser i orternas utkanter, som till stor del utgörs av industrier. Nulägesbeskrivningen hade också visat att det fanns behov av att få kvinnor att pendla mellan orterna, och att deras arbetsplatser främst är lokaliserade i de centrala delarna. Därför omarbetades förslaget till ett snabbusskörfält med anslutning till resecentrum i centrum. Då invände återigen personen med ansvar för jämställdhet och menade att kvinnor troligen tar ett stort ansvar för lämning och hämtning och är därför begränsade vad gäller restid och resans pålitlighet. Det resulterade i förslaget om partiellt dubbelspår mellan orterna vilket medförde störst restidsvinst men också ökat antal avgångar och ett i jämförelse pålitligt transportmedel.



4.4.2. Att påverka utformningen av ett projekt

Vid transportplanering för projekt, exempelvis järnvägsplaner och vägplaner men också detaljplaner, handlar det om att vara delaktig i de processer där utformningen av projektet diskuteras, analyseras och beslutas. Ett av de vanligaste tillvägagångssätten är mötesserier i vilka olika teknikområden träffas och diskuterar och analyserar olika utformningsförslag. Skillnaden mot processen för planer är att detaljeringsgraden vanligen är mycket högre för projekt. Det gör att det ofta är relevant att göra analyser på indikatornivå i det här skedet. Det kan även vara värt att fundera över vilket arbetssätt som är det mest effektiva när det gäller möjligheten att påverka projektets utformning. Det är kanske inte effektivast att enbart delta i projekteringsmöten utan också vara delaktig i exempelvis arkitektens (om en sådan är involverad) arbete med att ta fram ritningar. I box 4 beskrivs ett exempel på en sådan process. I planeringen av projekt omfattas även byggskedet och JKB:n måste även vara involverad i de planeringsprocesser som är kopplade till byggskedet. Knäckfrågor för att kunna påverka utformningen av projektet är:

- att identifiera vilka processer för den färdiga anläggningen som är lämpligast att delta i
- att identifiera hur JKB:ns påverkansgrad kan maximeras
- att identifiera vilka processer för byggskedet som är lämpligast att delta i.

4.4.3. Avslutande kommentarer

Som berörs i box 4 är det angeläget att finnas med tidigt i planeringskedet. Utöver vad som beskrivs i box 4 kan svårigheten att få med JKB tidigt i processen bero på att det redan från början i projektet finns en idé om vilken utformning som är bäst lämpad. Det kan exempelvis bero på att liknande problem ofta lösts på ett visst sätt tidigare, på trender om vad som är en bra lösning eller att det finns en företrädare med stort inflytande som förordar en viss lösning. Olika externa intressenter och aktörer, exempelvis handel, industri och turism, kan också ha olika syn på vilken lösning som är bäst.

Det är viktigt att komma ihåg att inte alla strategiska val måste beakta

Box 4. Exempel på hur utformningen av ett projekt kan påverkas

I arbetet med ett större infrastrukturprojekt beslutades, efter att projektet pågått ett tag, att en social konsekvensbeskrivning (SKB) skulle genomföras. SKB:n skulle inkludera bedömningen av konsekvenser på jämställdhet. En uttalad önskan från beställaren var att arbetet med, i det här fallet, SKB:n skulle ha inflytande på projektets utformning. Initialt i projektet identifierades de arbetsprocesser där projektets utformning skulle komma att bestämmas och SKB-samordnaren började att delta vid dessa möten. Rätt snart insåg SKB-samordnaren att det var svårt att få någon talan på dessa möten och än mindre få någon påverkansgrad på projektet. Ett skäl till detta var att mötesstrukturen redan var satt och alla visste sina roller. Ett annat skäl var också att det i arbetsgruppen fanns liten förståelse för de sociala frågorna. SKB-samordnaren beslöt istället att etablera ett samarbete med arkitekten som tog fram ritningarna. Arkitekten var med på mötena där projektets utformning diskuterades och bestämdes och åtnjöt också en hög grad av respekt bland de andra. Genom att påverka arkitektens arbete kunde SKB:n påverka projektets utformning. Samarbetet med arkitekten följde följande struktur:

1. Granskning av relevanta ritningar
2. Ändringsförslag ritas på ritningar samt dokumenteras i en Excelmall
3. Ritningar och Excelmall skickar till arkitekten
4. Möte med arkitekten där ändringsförslag diskuteras
5. Arkitekten kommenterar vilka åtgärder som är möjliga att implementera och inte i Excellmallen och skickar denna till ansvarig för SKB/JKB
6. Resultatet dokumenteras av ansvarig för SKB/JKB
7. Processen startar om när nya ritningar blir aktuella

jämställdhet. Det kan finnas val och beslut som uppenbart inte kommer ha någon påverkan för någon jämställdhetsaspekt. Resurser ska därför läggas där det finns möjlighet att välja mer jämställda alternativ och som också styr mot länstransportplanens mål.

Checklista – Att påverka planens eller projektets innehåll

- ☐ Har relevanta arbetsprocesser identifierats?
 - ☐ Har JKB:n haft möjlighet att delta i identifierade processer?
 - ☐ Är arbetsprocessen dokumenterad?
-

4.5. ATT GÖRA EN KONSEKVENSBEDÖMNING

Även om konsekvensbedömningen samlas under en egen rubrik så sker den egentligen löpande under hela processen, dock med olika fokus och detaljeringsgrad beroende på planeringsskede. Bedömningen börjar redan i samband med avgränsningen där det krävs en tidig översiktlig analys av vilka jämställdhetspolitiska mål som är relevanta för planen eller projektet. Under arbetet med nulägesbeskrivningen fördjupas förståelsen för projektet och vilka förutsättningar för jämställdhet som råder i det aktuella området. När JKB-processen integreras med utformningen av planen eller projektet påbörjas det stora arbetet med konsekvensbedömningen. Detta eftersom det krävs kunskap om hur en viss lokalisering, trafikering, utformning etcetera medför konsekvenser på olika aspekter av jämställdhet för att kunna argumentera för att en viss lösning är bättre än en annan. I det här skedet jämförs alltså olika alternativ mot varandra. När åtgärden eller utformningen är bestämd görs den slutliga konsekvensbedömning som redovisas i rapporten.

För att strukturera upp konsekvensbedömningen bör den delas upp i termer av *påverkan*, *effekt* och *konsekvens*. Indelningen är viktig för att undvika att det som är en påverkan eller en effekt benämns som en konsekvens. Nedan beskrivs vad som vanligtvis avses med de olika begreppen:

Påverkan

Påverkan är den fysiska förändring som planen eller projektet orsakar, exempelvis att en väg lokaliseras på ett visst sätt eller att ett resecentrum utformas på ett visst sätt med placering av olika funktioner.

Effekt

Effekten är den förändring av sociala kvaliteter (i det här fallet kopplat till jämställdhet) som uppstår till följd av planens eller projektets påverkan, till exempel förändrad tillgänglighet till arbetsplatser eller god överblickbarhet och avsaknad av undanskymda utrymmen inne i ett resecentrum. Effekter kan, men inte alltid, beskrivas i kvantitativa termer.

Konsekvens

Konsekvens är effekten, eller flera effekters, betydelse för olika intressen. Vad gäller jämställdhet utgörs intressen av de jämställdhetspolitiska målen och preciseringarna av dessa.

Konsekvensernas grad av betydelse avgörs av förutsättningarna för jämställdhet i det aktuella området. Det är först när indikatorerna kan sättas i relation till en förståelse för förutsättningarna som en bedömning av konsekvenser kan genomföras. Därför är det viktigt att nulägesbeskrivningen omfattar en sådan analys. Kvaliteten på denna avgör kvaliteten på bedömningen av konsekvenser.

Konsekvenserna som åtgärderna har på de jämställdhetspolitiska målen kan beskrivas och värderas med följande termer (där det är relevant):

- om de är positiva eller negativa
- omfattningen (hur många kommer påverkas?)
- dess rumsliga utsträckning
- dess varaktighet (kort eller lång sikt)
- om de är permanenta eller icke permanenta
- dess sannolikhet
- styrning mot relevant jämställdhetsmål.

4.5.1. Konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder

Som handboken berört i föregående avsnitt genomförs konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder löpande under hela planeringsprocessen, se också figur 1. Konsekvensbedömningarna av föreslagna åtgärder är viktiga då de tjänar till att rangordna olika alternativ. Samtidigt behöver konsekvensbedömningarna inte alltid vara särskilt detaljerade. Det som avgör detaljeringsgraden är den kunskapsnivå som krävs för att kunna skilja olika alternativ åt.

Hur de löpande konsekvensbedömningarna genomförs är upp till den enskilde JKB-samordnaren. En rekommendation är att bedömningarna dokumenteras som arbetsrapporter eller PM; då det kan uppstå situationer då man behöver gå tillbaka för att påminna sig om hur man tänkte vid en viss tidpunkt i processen. Vidare rekommenderas det att arbets-

processen för JKB:n beskrivs i slutrapporten. Detta för att redovisa vilka alternativ som valts bort och varför, eller för att redovisa att det fanns bättre alternativ men att de av någon anledning valdes bort. Bedömningen av den slutliga utformningen underlättas också genom att vissa bedömningar redan har gjorts och dokumenterats och på så sätt enkelt kan sammanfattas, och fördjupas vid behov.

Sammanfattningsvis behöver konsekvensbedömningarna som genomförs i detta moment dokumenteras. Hur omfattande och detaljerad JKB-rapporten är i det skedet avgörs av planens eller projektets detaljeringsgrad. Eventuellt ingår JKB som ett avsnitt i exempelvis järnvägsplanen.

4.5.2. Konsekvensbedömning av slutlig utformning

När planeringsprocessen närmar sig den slutliga utformningen inleds konsekvensbedömningen av den plan eller det projekt som ska fastställas eller beslutas om. Har den löpande konsekvensbedömningen under de tidigare momenten dokumenterats underlättas detta arbete.

Konsekvensbedömningen i JKB-rapporten behöver troligtvis fördjupas ytterligare för vissa aspekter än vad som gjorts tidigare. Det kan vara så att det räckt med att beskriva effekter under de tidigare momenten och att en konsekvensbedömning först blivit aktuell i detta skede. Vidare är konsekvensbedömningen eller effektbeskrivningen under de tidigare momenten troligtvis inriktade på att vara alternativskiljande. I JKB-rapporten behöver konsekvensbedömningen utvidgas till att omfatta en jämförelse med nuläget och/eller ett nollalternativ. Detta för att beskriva hur en förändring i transportsystemet påverkar ett eller flera jämställdhetsintressen jämfört med situationen om åtgärden inte genomförs eller med hur situationen ser ut idag.

4.5.3. Exempel på olika typer av konsekvensbedömningar av slutlig utformning

Exemplen i box 5, 6 och 7 visar på hur betydelsefull nulägesbeskrivningen är för konsekvensbedömningen. Utan kunskap om jämställdheten inom det område som är aktuellt är det svårt att göra kvalificerade bedömningar av hur planens åtgärder kan förväntas förhålla sig till de jämställdhetspolitiska målen. I exemplet i box 6 handlar det om kunskap om att det råder en obalans mellan ort A och B vad gäller tillgång och efterfrågan på arbetskraft till kvinnodominerade arbetsplatser, samt att gruppen kvinnor begränsas av att de måste ta ansvar för lämning och hämtning på förskola och skola och att både kvinnor och män upplever det gamla resecentrumet som otryggt på grund av begränsad överblickbarhet och ödslighet.

En uppmärksam läsare har kanske noterat att det kan råda konflikter mellan exempelvis uppfyllelse av mål 2 och mål 3. Som ett exempel kan utbyggnaden av partiellt dubbelspår användas, se box 6. Nulägesbeskrivningen visade att det i ort A är stor skillnad mellan könen vad gäller tillgång till arbetsplatser och att kvinnor förväntas ta större ansvar för lämning och hämtning på förskola och skola. Utbyggnaden av ett partiellt dubbelspår bedömdes innebära att skillnaden i tillgång till arbete jämnas ut och styrning mot uppfyllelse av målet om lika tillgång till arbete och utbildning. Med vald lösning bedöms transportsystemet medföra bättre tillgång till kvinnligt dominerade arbetsplatser och ökade möjligheter till arbetspendling mellan orterna, men om det kommer att påverka fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet vet vi inte på förhand. Målkonflikter och osäkerhet i måluppfyllelsen kan uppstå. Sådana konflikter och osäkerheter är viktiga att uppmärksamma och beskriva för att kunna fatta välgrundade beslut. Vad transportplaneringen kan göra är att lyfta fram aspekter som kan förbättra familjernas förutsättningar att dela på arbete i och utanför hemmet. Ibland finns lösningarna på flera samhällsarenor, där transportsystemet bara utgör en del (se också avsnitt 4.6.).

Box 5. Exempel på konsekvensbedömning av en (ospecificerad) åtgärd i en länstransportplan

En pengapott avsätts för gång- och cykelåtgärder på det statliga vägnätet. Totalt avsätts medel för att bygga cirka 4 mil gång- och cykelväg. Konsekvensbedömningen av en sådan pott måste till stor del baseras på formuleringen av pottens innehåll då man inte känner till var åtgärderna verkligen kommer att ske. *Prioritering av åtgärderna ska ske utifrån att förbättra möjligheterna till arbets- och skolpendling (inklusive barns säkerhet) mellan näraliggande tätorter samt vidare till målpunkter för handel, fritid/tätortsnära utflyktsmål och turism. Det är också viktigt när det gäller arbets- och skolpendling att utveckla bytespunkter i kollektivtrafiken som även är attraktiva, trygga och säkra för cykelresenärer. Det är därför nödvändigt att utforma ett gång- och cykelsystem med hög tillgänglighet inom tre kilometer till resecentrum/bytespunkt.* Frågan är hur formuleringen kan tänkas påverka lika tillgång till arbete och utbildning samt lika fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet?

Från nulägesbeskrivningen känner vi till att kvinnor i större utsträckning har en lokal arbetsmarknad och i mindre utsträckning har tillgång till bil jämfört med män. Utifrån ett sådant kunskapsunderlag går det att, översiktligt, göra bedömningen att pottens åtgärder medför en bättre tillgång till arbetsplatser för kvinnor jämfört med nuläget. Vi vet också att kvinnor i större utsträckning tar ett större ansvar för lämning och hämtning på förskola och skola. Åtgärder för att förbättra möjligheterna för barns skolresor bedöms kunna medföra att barn i större utsträckning själva kan ta sig till skolan. Detta bedöms som positivt för gruppen kvinnor, både ur ett arbetsmarknadsperspektiv då tid frigörs som kan användas som arbets- och pendlingstid samt att kvinnor behöver ta mindre ansvar för det obetalda hem och omsorgsarbetet. Åtgärden bedöms ha potential att medföra positiva konsekvenser för tillgång till arbete för gruppen kvinnor. Detta ska inte förväxlas med att genuskontraktet förändras, det vill säga att männen börjar ta större ansvar, men en större tillförlitlighet i transportsystemet ur ett hela-resan-perspektiv ger en ökad möjlighet för familjer att dela på hem- och omsorgsarbetet.

Box 6. Exempel på konsekvensbedömning av en detaljerad åtgärd (Plan)

I den regionala systemanalysen har det identifierats ett behov av kapacitetshöjande åtgärder, det vill säga partiellt dubbelspår, på järnvägen mellan ort A och ort B. Infrastrukturen förbättras mellan orterna, vilket bedöms påverka pendlingen mellan orterna. Det partiella dubbelspåret innebär att det nu tar kortare tid att resa mellan orterna och att det går fler tåg vilket ger bättre möjligheter till pendlingen mellan städerna. Detta är effekten. Konsekvensen beror på kontexten där förändringsprocessen sker, det vill säga hur det kan förmodas påverka människors beteende? I det här fallet har nulägesbeskrivningen visat att i ort A har gruppen män bättre tillgång till arbete än gruppen kvinnor (fler arbetsplatser inom ett visst tidsintervall med resultatet att förvärvsfrekvensen bland kvinnor är lägre). I ort B har det dock visat sig att det finns ett flertal arbetsplatser som är kvinnligt dominerade och att det finns behov av att anställa fler. Analysen av lokala genuskontrakt har visat att kvinnor i ort A förväntas ta ett större ansvar för det obetalda hem och omsorgsarbetet (i synnerhet för lämning och hämtning på förskola och skola), och de har inte samma tillgång till bil. Konsekvensen av åtgärden är att den bidrar till att tillgången till arbete jämnas ut mellan könen vilket bidrar till måluppfyllelse av det andra jämställdhetspolitiska målet: 1. Eftersom tillgängligheten till arbete ökar, 2. Eftersom restiden minskar och antalet avgångar ökar blir det lättare att pendla mellan orterna A och B (i båda riktningar), vilket underlättar att dela på hem- och omsorgsarbetet.

Box 7. Exempel på konsekvensbedömning av slutlig utformning (Projekt)

Projektet omfattade framtagandet av en detaljplan för ett nytt resecentrum. Avgränsningen innebar att det var främst det fjärde jämställdhetspolitiska målet som bedömdes vara relevant. En fokusgruppsstudie med kvinnor och män i olika ålderskategorier visade att yngre kvinnor upplever oro för att utsättas för sexuella närmanden och övergrepp i samband med resor med kollektivtrafiken. Vidare visade fokusgruppsstudien att män i de flesta ålderskategorier upplever obehag i samband med resor med kollektivtrafiken på grund av att de tror att andra upplever dem som ett hot, främst i samband med glest befolkade hållplatser och stationer samt i samband med resor kvälls- och nattetid. En kompletterande enkätstudie med resenärer på det befintliga resecentrumet visade att 75 procent av de kvinnliga respondenterna någon gång känt sig otrygga på resecentrumet i samband med resa. Vidare visade enkäten att 35 procent av kvinnorna någon gång undvikit att resa via resecentrumet på grund av otrygghet. Cirka 50 procent av männen hade någon gång känt sig otrygga medan i stort sett ingen undvikit att resa via resecentrumet. Det som i synnerhet upplevdes som otryggt var undanskymda ställen, exempelvis vid hissarna, samt att resecentrumet vid vissa tidpunkter upplevdes som ödsligt. JKB:n tog fasta på detta och drev frågan om vikten av siktlinjer och överblickbarhet i det nya resecentrumet. Den slutliga utformningen innebar att hissar placerades så att siktlinjer skapades, att lokaler för handel och service tillkom och att resebutiken placerades så att den blev synlig från stora delar av resecentrumet. Fler siktlinjer, bättre överblickbarhet i det nya resecentrumet samt att platsen förhoppningsvis kommer befolkas i en större utsträckning på grund av butiker och verksamheter innebar att JKB:n bedömde att utformningen innebär positiva konsekvenser vad gäller preciseringen av det fjärde jämställdhetspolitiska målet. Detta innebär att fler bedöms komma att uppleva det nya resecentrumet som tryggare jämfört med det gamla, det vill säga nuläget.

Samlad bedömning

Efter att konsekvensbedömningen är avslutad kan en samlad bedömning göras. Den samlade bedömningen syftar till att ge en snabb överblick över planens konsekvenser samt ge en helhetsbedömning av vad planens konsekvenser innebär. En samlad bedömning är främst relevant vid större och mer komplexa projekt, exempelvis om det är flera olika alternativ som ska jämföras mot varandra, om projektet avser en längre sträcka eller om flera av de jämställdhetspolitiska målen samt preciseringar av dessa är relevanta för planen eller projektet. En lättillgänglig översikt kan i sådana fall hjälpa läsaren att utläsa vad planen eller projektet verkligen innebär. I tabell 7 ges ett exempel på hur en samlad bedömning kan utformas i en JKB.

Åtgärd	Relevant jämställdhetspolitiskt mål och precisering	Påverkan: 😊, 😐 eller – för ingen påverkan
Partiellt dubbel-spår mellan ort X och ort Y	Mål 2, Bidrar länstransport-planen till att man når lika många kvinnligt och manligt dominerade arbetsplatser inom olika tidsintervall från en given punkt?	😊
Partiellt dubbel-spår mellan ort X och ort Y	Mål 3, Bidrar planen eller projektet till att färre kan förväntas pendla längre sträckor och/eller lägga mer tid på pendling?	😞

Tabell 7. Exempel på samlad bedömning.

Checklista – Att göra en konsekvensbedömning

- ☐ Har planens eller projektets påverkan, effekter och konsekvenser beskrivits och bedömts, både positiva och negativa?
- ☐ Har en samlad bedömning genomförts?
- ☐ Är detta dokumenterat?

4.6. FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER

Under JKB-processen kommer både positiva och negativa konsekvenser att identifieras som ett resultat av den föreslagna åtgärden. Som nämnts ovan är det viktigt att JKB:n har möjlighet att påverka utformningen av åtgärden eftersom det ger en möjlighet att arbeta bort sådana negativa effekter och konsekvenser som är möjliga att undvika eller begränsa. Samtidigt kan troligtvis inte alla negativa konsekvenser undvikas. Att vissa konsekvenser inte är möjliga att undvika kan bero på flera orsaker. Exempelvis kan de tekniska förutsättningarna i vissa fall inte möjliggöra en bättre lösning. Det kan också bero på att det finns målkonflikter och att det inte går att undvika alla negativa konsekvenser, se box 4 och box 7. Eller att vissa negativa konsekvenser bättre hanteras i ett senare planeringsskede. De konsekvenser som är möjliga att undvika realiserar troligtvis inte och kan sorteras bort, men kan ändå vara värda att bevaka. De konsekvenser som bara går att begränsa kommer troligtvis att realiserar tillsammans med de konsekvenser som inte alls är möjliga att begränsa. I de fall en negativ konsekvens uppstår är det viktigt att fundera på om det finns några möjligheter att begränsa den. I box 8 ges ett exempel på en begränsande åtgärd.

Troligtvis uppstår det också positiva konsekvenser som ett resultat av genomförandet av planen eller projektet. När så är fallet kan man fundera på om det finns någon åtgärd för att maximera den positiva konsekvensen. Det finns alltid en osäkerhet i om en konsekvens verkligen får genomslag och genom maximerande åtgärder höjs troligtvis sannolikheten att konsekvensen kommer realiserar.

Box 8. Exempel på begränsande åtgärd av en negativ konsekvens

Konsekvensbedömningen av en vald åtgärd visade att den skulle innebära negativa konsekvenser vad gäller fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Då åtgärden bedömdes vara viktig för regionens utveckling bestämde sig gruppen som arbetade med länstransportplanen att ta fram förslag på åtgärder för att begränsa den negativa konsekvensen. Det förslag som togs fram handlade om att utrusta bussar och tåg med internet för att möjliggöra att utnyttja pendlingstiden som arbetstid eller för uträttande av olika typer av ärenden. Åtgärden förväntades underlätta för långpendlare att kunna ta mer ansvar för vissa delar av hem- och omsorgsarbetet. Denna åtgärd skulle kombineras med en reklamkampanj på bussar och tåg om möjligheterna med att ha tillgång till internet på resan.

Checklista – Att hantera konsekvenser

- ☐ Har åtgärder föreslagits för sådana negativa konsekvenser som inte varit möjliga att arbeta bort?
 - ☐ Har åtgärder föreslagits för att maximera positiva konsekvenser?
 - ☐ Är detta dokumenterat?
-

4.7. ATT SKRIVA JKB-RAPPORTEN

Resultatet av JKB-processen summeras och presenteras i en rapport. Samtidigt är det viktigt att poängtera att huvudfokus i en JKB inte ska läggas på själva rapporten utan på processen. Det vill säga att arbetet med jämförelldhetsintegrering av planen eller projektet. Rapporten är alltså den fysiska produkten som beskriver resultatet av detta arbete. Samtidigt är det viktigt att lägga tid på dess utformning, det vill säga rapporten ska vara lättläst och lättillgänglig. En målsättning som rekommenderas är att se rapporten som en sammanfattning av arbetet i de olika momenten i JKB-processen. Detta innebär att det ofta är bättre att lägga underlagen i bilagor som sedan hänvisas till. Rapportens omfattning styrs givetvis av hur komplex och omfattande en plan eller ett projekt är.

En kontinuerlig dokumentation under arbetets gång innebär att skrivandet av rapporten i mycket kan begränsas till sammanfattningar av exempelvis PM som framställts för varje moment i JKB-processen. Konsekvensbedömningen och att ta fram förslag för att hantera konsekvenser kan ske direkt i rapporten för att spara tid.

Checklista – Att skriva JKB-rapporten

- ☐ Har en JKB-rapport skrivits?
 - ☐ Sammanfattning
 - ☐ Syftet med åtgärden/planen/projektet
 - ☐ Syftet med JKB:n
 - ☐ Avgränsning
 - ☐ Nulägesbeskrivning
 - ☐ Metoder och tillvägagångssätt
 - ☐ Påverkan på planens/projektets innehåll
 - ☐ Påverkan, effekter och konsekvenser
 - ☐ Förebyggande åtgärder
 - ☐ Uppföljningsprogram
 - ☐ Vem som har genomfört JKB:n
 - ☐ Samråd
-

4.8. UPPFÖLJNING AV ÅTGÄRDER JÄMSTÄLLDHETSPÅVERKAN

För att JKB-processen ska vara verkningsfull behöver utfallet av åtgärden och åtgärder för att minimera påverkan, för de aspekter som bedömts vara mest betydande, följas upp. Uppföljningen fyller flera syften. Ett syfte är att ta reda på hur utfallet faktiskt blev. Utifrån resultatet av uppföljningen kan, vid behov, förslag på kompletterande åtgärder arbetas fram. Ett annat syfte med uppföljningen är att den är kunskapsbyggande. Genom uppföljningen återförs kunskap om hur olika typer av förändringar påverkar olika jämställdhetsintressen. Sådan kunskap innebär möjlighet till mer precisa bedömningar i kommande planer och projekt.

Uppföljningen kan göras på flera sätt. För att uppföljningen ska vara trovärdig måste den genomföras med samma metoder som bedömningen av konsekvensen baserades på. Vilka data som behöver samlas in och med vilken metod avgörs alltså av vilka data och metoder nulägesbeskrivningen baserades på. Samtidigt kan indikatorer för uppföljning behöva tas fram. Ett uppföljningsprogram kan behöva arbetas fram som specificerar vad som ska följas upp och hur, vem som ska genomföra uppföljningen och vem som ska bekosta den.

Alla konsekvenser kan vara värda att följa upp. Emellertid kan en avgränsning behöva göras för att fokusera på de viktigaste frågorna, exempelvis de konsekvenser som bedömts mest betydande. Om uppföljningen visar på att förebyggande åtgärder inte fungerat beror möjligheten att åtgärda detta på vad som orsakar den negativa konsekvensen. Åtgärder som innebär permanenta fysiska avtryck, exempelvis anläggandet av en väg eller järnväg, är inte särskilt enkla att justera. Andra åtgärder är mer flexibla till sin karaktär, det kan exempelvis handla om trafikeringen på en sträcka (busskörfält exempelvis), hastighetsbegränsningar, placering av hållplatslägen eller som exemplet i box 8 om internet ombord på buss och tåg. Sådana åtgärder är relativt enkla att ändra på om uppföljningen visar att åtgärden är verkningslös.

Checklista – Att skriva uppföljningsprogrammet

- ☐ Har ett uppföljningsprogram tagits fram?
 - ☐ Vem ska följa upp?
 - ☐ Vad ska följas upp?
 - ☐ Hur ska det följas upp – indikatorer?
 - ☐ Om inte utfallet är det önskade – vad ska göras då och vem ska göra något?
 - ☐ Vem ska bekosta uppföljningen?
-

4.9. ATT GE FÖRSLAG PÅ JÄMSTÄLLDHETSINTEGRERANDE ÅTGÄRDER I DEN KOMMANDE PLANERINGEN

En JKB har också en rådgivande funktion. Transportplaneringen genomgår vanligen flera skeden (se figur 2). I varje skede råder en viss typ av förutsättningar vilket i sin tur påverkar vilka jämställdhetsfrågor som är aktuella (se figur 4). Det är därför viktigt att dels identifiera vilka frågor som är aktuella i det skede planen eller projektet befinner sig (vilket görs i och med avgränsningen) dels identifiera sådant som hanteras bättre i senare planeringsskeden. Det kan också vara så att man under planeringen identifierar påverkan som inte är möjligt att hantera inom ramen för något av projektets skeden. En av JKB:ns roller är därför att vara rådgivande för efterkommande skeden. Det vill säga, som en del av processen behöver man identifiera förutsättningar eller aspekter som behöver hanteras i efterkommande skeden och kommunicera detta i JKB-rapporten eller genom någon form av överlämning till efterkommande plan/projektorganisation. Exempel på vad som kan behöva kommuniceras är:

- I lokaliseringsutredningsskedet – kommunicera behovet av jämställdhetsintegrering vid utformning av hållplatser/stationer
- Vid utformning av projektet, exempelvis av hållplatser/stationer – kommunicera ett behov av en jämställdhetsintegrerad hela-resan analys
- Vid genomförandet av nulägesbeskrivningen – kommunicera vidare information om jämställdhet till väg- eller järnvägsprojekt inom samma geografiska område
- Vid genomförandet av nulägesbeskrivningen – kommunicera vidare information om jämställdhet till berörda politiker och tjänstemän, exempelvis utbildningsbehov eller behov av andra typer av transportåtgärder i området.

Checklista – Att ge förslag på jämställdhetsintegrerande åtgärder i den kommande planeringen

- ☐ Har sådant som påverkar jämställdhet men som planen eller projektet inte har rådighet över identifierats och har detta i så fall kommunicerats vidare till berörd part?
 - ☐ Vilka aspekter behöver utredas vidare/fördjupas?
 - ☐ Vilka åtgärder har föreslagits/antagits och som måste tillämpas i den fortsatta planeringen?
 - ☐ Vilka parter har det samråtts med och behöver ingå i det fortsatta arbetet?
-

TIPS PÅ RELEVANT LITTERATUR



Jämställdhet och transportplanering

Andersson, B. (2001). *Rädslans rum. Trygghetens rum. Ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. Stockholm: Vinnova.

Brusman, M., Friberg, T. & Summerton, J. (red). *Resande, planering, makt*. Lund: Arkiv förlag.

Christensen, H. R., Poulsen, H., Oldrup, H., Malthesen, T., Hvidt, M., & Holmen, M. (2007). *Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. Köpenhamn: TRANSGEN.

Cresswell, T., & Uteng, T. P. (2008). *Gendered mobilities: towards a holistic understanding*. I C. T & T. P. Uteng (red), *Gendered Mobilities*. Ashgate: Aldershot.

Dahl, E., & Henriksson, M. (2011). *Förväntningar på män i kollektivtrafiken: Transportplanerare konstruerar maskulinitet*. Paper presenterat på Transportforum 12–13 januari, Linköping. Tillgänglig på www.vti.se.

Dahl, E., Henriksson, M. & Levin, L. (2012). *Konstruktioner av maskulinitet i samtal om kollektivtrafik*. Nordisk Maskulinitetsforskning NOR-MA 7(2).

Faith-Ell, C., Levin, L., Engelbrektsson, E., Dahl, E., Nilsson, S., & Yazar, M. (2010). *Jämställdhet i samrådsprocesser vid svenska vägprojekt: genusperspektiv på annonsering, deltagande och mötesinteraktion vid samråd med allmänheten (VTI-rapport 700)*. Stockholm/Linköping: WSP/VTI.

Faith-Ell, C., Aretun, Å. & Levin, L. 2011. *Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik*. Arbetsrapport (JämPlan).

Faith-Ell, C. & Levin, L. 2012. *Jämställdhet och genus i infrastrukturplanering – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen (VTI-rapport 768)*. Stockholm/Linköping

Friberg, T. (2005). *Kvinnors upplevelser av resans rum*. I T. Friberg, C. Listerborn, B. Andersson & C. Scholten (red), *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang (s. 193–209)*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.

Forward, S., Linderholm, I., & Järmark, S. (1998). *Women and traffic accidents, causes, consequences and considerations*. Paper presented at the 24th international congress of applied psychology, August 9–14, 1998, San Francisco, California, USA.

Gil Sola (2013). *På väg mot jämställda arbetsresor? : Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Göteborgs universitet

Hjorthol, R. (1999). *Kvinnors og menns oppfatning av transportmidlenes egenskaper og symbolverdi*. *Sosiologisk tidskrift*, 7:2, 113131.

Hjorthol, R. (2003). *Gendered aspects of travel behaviour development – are the differences disappearing?* Paper presented at the European transport conference, ETC 2003.

Hjorthol, R. (2004). *Kan utviklingen i mobilitet og reisevanor fortelle noe om likestilling?* *Kvinder, Køn & Forskning* (1), 18–30.

Hjorthol, R. & Næss Kjørstad, K. (2006). *Likestilling i transport (TØI rapport 866/2006)*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Källström, J. (2006). *Checklista för jämställdhet i vägplaneringen*. Solna: Vägverket.

Landström, C. (2006). *A gendered economy of pleasure: Representations of cars and humans in motoring magazines*. *Science Studies* (19)2, 3153.

Law, R. (1999). *Beyond women and transport: towards new geographies of gender and daily mobility*. *Progress in human geography* (23)4, 567588.

Levin, L. & Faith-Ell, C. (2011). *Genusperspektiv på utvecklingen av kollektivtrafik. Hållbar jämställdhet vid planeringen av framtidens kollektivtrafik i Malmö. (VTI-rapport 712)*. Linköping/ Stockholm: VTI/ WSP.

Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J. och Thoreson, K. (2016). *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering – slutredovisning av forskningsprojektet Implementering av metod för jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*. K2 Research 2016:1

Näringsdepartementet. (2009). *Transportpolitikens mål. N9004*. Informationsmaterial. Hämtad 2010-09-27, från www.regeringen.se.

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

Polk, M. (2001). *Gender equality and sustainable development: The need for debate in transportation policy in Sweden (VINNOVA Debatt 2001:1)*. Stockholm: VINNOVA – Verket för innovationssystem.

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

Proposition 2008/09:35. *Mål för framtidens resor och transporter*. Stockholm: Regeringskansliet.

Runnvik (2014). *Rum, rytm och resande : Genusperspektiv på järnvägsstationer*. Linköping University Electronic Press

SIKA. (2002). *Jämställda transporter? – så reser kvinnor och män*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.

SKL (2013). *Kön i Trafiken*. Hämtad 2015-12-21 från www.skl.se

Vägverket. (2009). *Jämställd samhällsplanering – förslag på metod*. Borlänge: Vägverket. Hämtad 2016-09-05, från www.trafikverket.se

Trafikanalys (2014). *Uppföljning av de transportpolitiska målen. (Rapport 2014:5)*. Stockholm.

Trafikverket. (2014). *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2014*. Borlänge: Trafikverket. Hämtad 2016-02-24, från http://www.trafikverket.se/contentassets/384aceff303140ea99296b35f71b0445/trender_i_transportsystemet_2014_2014-115_final.pdf

Jämställdhet och samhällsplanering

Alingsås kommun. (2010). *Trygghet ur Jämställdhetsperspektiv. Verktyg för samhällsbyggare*. Hämtad 2016-09-05, från www.alingsas.se.

Andersson, B. (2005a). *Mäns våld blir kvinnors ansvar. Riskkalkylering i det offentliga rummet*. I T. Friberg, C. Listerborn, B. Andersson & C. Scholten (red), *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang* (s. 69-85). Stockholm/Stehag: Symposion.

Andersson, B. (2005b). *Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Linköping: Centrum för kommunstrategiska studier, CKS.

Boverket. (2007). *Jämna steg. Checklista för jämställdhet i fysisk planering*.

Boverket. (2010). *Plats för trygghet. Inspiration för stadsutveckling*. Karlskrona: Boverket.

Friberg, T. (1993). *Everyday life: Women's adaptive strategies in time and space*. Lund: Lund Studies in Geography.

Friberg, T., Listerborn, C., Andersson, B., & Scholten, C. (2005). *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm/Stehag: Symposion.

Greed, C H. (1994). *Women and Planning*. London: Routledge

Jämställda län (2015). *Länsstyrelserna arbetar för jämställdhet*. Information om länsstyrelsernas gemensamma arbete med jämställdhet och jämställdhetsintegrering. Hämtad 2015-05-21 från: <http://www.jamstalldalän.se/sv/pages/default.aspx>

Larsson, A. (2006). *Makten över rummet: om genusperspektiv i samhällsplanering, i Kvinnovetenskaplig tidskrift, (27). 2-3, 29-47*

- Larsson, A., & Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. Stockholm: SNS Förlag.
- Listerborn, C. (2002). *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. (Lic avh). Göteborg: Tema Stadsbyggnad, Chalmers tekniska högskola.
- Lundgren, A. S. (2006). *Genus på offentlig plats. Reflexer och transparens*. Umeå: Institutionen för kultur och medier, Umeå universitet.
- Olsson, A., Jeppson, A.-S., Engelbrektsson, E., & Svensson, J. (2010). *Att integrera sociala aspekter i den fysiska planeringen*. Göteborg: WSP Samhällsbyggnad.
- Proposition 1993/94:147. *Jämställdhetspolitiken: Delad makt – delat ansvar*. Stockholm: Regeringskansliet.
- Royal Town Planning Institute. (2003). *Gender Equality and Plan Making. The Gender Mainstreaming Toolkit*. Hämtad 2016-09-05, från www.rtpi.org.uk
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2008). *Hållbar Jämställdhet*. Hämtad 2010-09-27, från www.skl.se
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2009). *Den europeiska deklarationen för jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå*. Stockholm: CEMR/Sveriges Kommuner och Landsting.
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2011). *Resultatrapport för perioden 2008–2010. Program för Hållbar jämställdhet*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.
- Sveriges Kommuner och Landsting (2012a). *Slutrapporter för samtliga utvecklingsarbeten inom Program för Hållbar Jämställdhet*. Hämtad 2012-02-17, från www.skl.se
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2012b). *Upphandling för jämställdhet. Jämställdhet som kvalitetskrav i LOU och LOV*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.

- Wetterberg, T. (2002). *Vill man ha jämställdhet? Slutrapport för projektet Män och jämställdhet*. Stockholm: Regeringskansliet: Fritzes offentliga publikationer. [Även online]. Hämtad 2007-10-18, från www.regeringen.se
- Wide, J. & Hudson, C. (2008). *Den jämställda staden*. Umeå: Umeå kommun.
- Wittbom, E. (2009). *Att spränga normer – om målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering*. Göteborg: (Avh) Företagsekonomiska institutionen, Göteborgs universitet.

Jämställdhet och genus

- Berner, B. (2003). *Vem tillhör tekniken? Kunskap och kön i teknikens värld*, (red.) Arkiv, Lund.
- Christiansen, C. C. (2006). *Intersektionalitet. Kvinder, køn og forskning*, 15(2/3), 3–104.
- de los Reyes, P., & Mulinari, D. (2005). *Intersektionalitet. Kritiska reflektioner över (o)jämlighetens landskap*. Malmö: Liber.
- Eriksson, K. (2005). *Från kön och genus till kön som konstruktion*. I M. Blomqvist (red), *Dialogen mellan kön och genus* (s. 47–60). Uppsala: Centrum för genusvetenskap, Uppsala universitet.
- Göransson, A. (red). (2007). *Maktens kön. Kvinnor och män i den svenska makteliten på 2000-talet*. Nora: Nya doxa.
- Hedfeldt, M., Trumberg, A. & Forsberg, G. (2011). *Jämställdhetspraktik i W7 Dalarna - En kartläggning av lokala genuskontrakt*. Uppsala: Uppsala Research & Consulting AB. Hämtad 2015-12-21 från <http://www.w7dalarna.se/web/page.aspx?refid=54>.
- Hirdman, Y. (2003). *Genus: Om det stabila föränderliga former*. Malmö: Liber.
- Integrations- och jämställdhetsdepartementet. (2010). *För ett jämställt Sverige: Regeringens politik 2007–2010*. Stockholm: Regeringskansliet.

Johnsson-Latham, G. (2007). *En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling (MVB Rapport 2007:02)*. Stockholm: Miljövårdsberedningen, Miljödepartementet.

Jämo, 2004. *Information i samband med tillämpning av antidiskrimineringsklausuler vid offentliga upphandlingar – jämställdhetsplan*. Augusti 2004.

Jämställ.nu. *För dig som söker fakta och nyheter om jämställdhet, praktiska exempel och konkreta verktyg för jämställdhetsarbete*. Hämtad 2016-09-05 från www.jamstall.nu

JämStöds Praktika – *Metodbok för jämställdhetsintegrering (SOU 2007:15)*. Hämtad 2016-09-05, från www.regeringen.se

VINNOVA. (2016). *Behovsmotiverad forskning för ökad jämställdhet*. Hämtad 2016-04-15 från www.vinnova.se. Se även: Heikkilä, M.: *Forskning och utveckling för ökad jämställdhet. Följeforskning om Vinnovas regeringsuppdrag avseende behovsmotiverad forskning för ökad jämställdhet 2013-2015*. Rapport VR2016:04.

Social konsekvensbeskrivning

SIA HUB. (2012). *For Social Impact Assessment Practitioners*. Hämtad från www.socialimpactassessment.com, 2016-09-05

Mer litteratur inom området jämställdhet och transportplanering finns på nätverket Kvinnor i Transportpolitikens hemsida www.kvinnori-transportpolitiken.se.

UTGÅNGSPUNKTEN för den här handboken är det transportpolitiska policymålet och de jämställdhetspolitiska målen att skapa tillgänglighet och utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, vilket innebär att tillgodose både kvinnors och mäns transportbehov och inflytande över sina förflyttningar. Boken riktar sig till dem som utreder och planerar transportinfrastruktur i Sverige.

Jämställdhet uppfattas ofta som svårt av planerare, som säger sig sakna indikatorer och verktyg för att mäta och implementera jämställdhetsmålet. Boken erbjuder verktyg och inspiration för jämställdhetskonskvensbeskrivning (JKB). Den går igenom och föreslår hur de jämställdhetspolitiska målen kan verksamhetsanpassas för infrastrukturplanering. Vidare ger boken förslag på indikatorer för att genomföra en nulägesbeskrivning, implementering och uppföljning av jämställdhetsmålen i planeringen. Proceduren går att känna igen eftersom den anknyter till andra verktyg som används inom planeringen, exempelvis miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och miljöbedömning samt social konsekvensbeskrivning (SKB). Detta gör att JKB kan stå för sig själv eller ingå som en del i en MKB eller SKB.

Författarna är själva planerare och/eller forskare med lång erfarenhet av att studera sociala dimensioner i samhällsplaneringen. Boken har finansierats via forskningsrådet VINNOVA.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö högskola och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

info@k2centrum.se

www.k2centrum.se

