

## Motion till riksdagen 2005/06:T296

av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -)

# Jämställdhet i transportsektorn

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen bör se över infrastruktursatsningarnas storlek och fördelning i relation till stöd av kollektivtrafik som medel för att åstadkomma ett jämställt samt långsiktigt hållbart samhälle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen bör föreslå hur ett nytt uppdrag till SJ kan utformas för att SJ bättre skall kunna bidra till att de transportpolitiska målen kan nås.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen bör återkomma med en plan över hur statens bidrag till trafik skall omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att tillsätta en utredning för att utreda regelsystemet för skatter och bidrag ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att systemet skall bli jämställt och ekologiskt hållbart.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen bör ge i uppdrag åt Vägverket att se över de kriterier som används vid utformning av vägar så att dessa görs mer tillgängliga för alla trafikanter. En viktig del i detta är att utveckla en nationell strategi för hur möjligheterna att använda cykel på det allmänna vägnätet skall underlättas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen låter utforma och föreslå en hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målet skall kunna nås.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen bör låta relevant myndighet vidareutveckla de samhällsekonomiska metoderna och kalkylvärdena i transportsektorn så att de bättre speglar kvinnors värderingar och behov, och föreslå nya värden.

#### Fel! Okänt namn på

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att regeringen bör se över sanktionerna mot trafikförseelser så att de bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att regeringen ger Vägverket i uppdrag att ur jämställdhets-synpunkt se över hur kvinnor och män avbildas på trafikmärken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att regeringen bör uppmana transportsektorn att uppfylla högt ställda jämställdhetsmål innan 2008 och att återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om sektorn inte själv klarar att nå målet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att regeringen bör utarbeta och presentera förslag till utformning av en jämställdhetsklausul för statlig upphandling inom transportsektorn.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att regeringen skall utarbeta ett förslag till att remissinstanser inom transportsektorn i sina remissvar redovisar könsrepresentationen i ledningen för att synliggöra balansen inom den egna organisationen och sektorn som helhet.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att regeringen bör se över hur forskningsanslagen inom transportsektorn används ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå ändringar. Fakta angående fördelning till fordonsutveckling i förhållande till övrig transportforskning bör redovisas.

## Motivering

Transporter tillhör samhällets övergripande funktioner. De är en viktig del av alla människors vardag, och sektorn griper in de flesta av livets aktiviteter. Från vaggan till gravan förflyttar vi oss dagligen mellan olika platser. Maten vi äter, kläderna vi bär och möblerna i våra hem har alla transporterats längre eller kortare sträckor innan de når oss. Till och med våra hem kommer ursprungligen från andra platser där råvaror bryts. Transporterna ökar också för varje dag. Antalet kilometer som människor och varor färdas har fördubblats på några decennier i Sverige, och inom ytterligare ett par decennier beräknas transporterna ha fördubblats igen.

Traditionellt är transportsektorn en del av samhället där mäns dominans har varit total. Det är män som har planerat och förverkligat systemet. Det är manliga värderingar som har styrt dess utveckling. Troligen hade transportsystemet, och därmed även andra delar av samhället, sett annorlunda ut om kvinnors behov och värderingar, i lika hög grad som mäns, hade styrt utvecklingen. Denna obalans i påverkan av transportsystemets utformning syns i dag i hela systemets uppbyggnad. De politiska prioriteringarna och statens anslag

till sektorn har en kraftig övervikt till de system och funktioner som män prioriterar.

Man kan också säga att kvinnors färdmönster är åtminstone delvis betingade av både den rådande könsarbetsfördelningen, såväl i hemmet som utanför, som av rådande maktförhållanden såväl i hemmet som utanför. Det kan vara ett skäl till att kvinnor i högre utsträckning begagnar sig av färd sätt som gång, cykel och kollektivtrafik samt reser kortare sträckor. Dessa färd sätt är normalt att föredra ur ett miljöperspektiv, jämfört med privata bilar. Det förhållandet att det oftare är kvinnor som färdas så kan vara en bidragande orsak till att dessa miljömässigt bättre färd sätt är eftersatta i planering, tilldelning av resurser och annat beslutsfattande.

I den rådande arbetsfördelningen deltar också kvinnor i högre utsträckning i omsorg av bl.a. barn och äldre. Detta kan medföra att kvinnor tar större hänsyn till dessa gruppers behov vid trafikrelaterat beslutsfattande.

Större hänsyn till kvinnors färd sätt och erfarenheter skulle således främja en mer hållbar utveckling både ekologiskt och socialt. Det finns också en påverkan i motsatt riktning. Bättre villkor för gående, cyklande, kollektivresande, barn och äldre skulle underlätta förändringar i könsarbetsfördelningen.

I arbetet för att bygga ett jämställt samhälle är det därför av synnerlig vikt att transportsektorn i framtiden utvecklas på ett sätt som tillgodoser både mäns och kvinnors behov. Riksdagen har i enlighet med detta beslutat att transportsektorn ska bli jämställd, och år 2001 antogs ett nytt delmål inom transportpolitiken som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska väga lika, att könen ska ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar ska väga lika tungt.

I alla dessa avseenden är transportsektorn i dag påtagligt ojämsställd. Troligen är det den minst jämställda i det svenska samhället efter försvaret. Hela transportsystemet är uppbyggt för att i första hand svara mot mäns önskemål. Jämställdhetsmålets tre grundkrav – att kvinnors behov, värderingar och möjligheter att påverka ska väga lika tungt som mäns – kan ses som en kedja av påverkan och resultat.

Kvinnor har andra resmönster och betydligt svårare än män att hitta effektiva och attraktiva transporter för sina *behov*. Samhällsutvecklingen går mot allt längre avstånd mellan hem, arbete och andra hållpunkter, vilket i första hand drabbar kvinnor. Kollektivtrafiken, som främst används av kvinnor, dras ned runtom i landet. Av statens budget för transporter går 97 procent till infrastruktur och 3 procent till drift av trafik.

Denna ojämsställdhet vad gäller behoven beror på att kvinnors *värderingar* väger mycket lättare än mäns i politiska och samhällsekonomiska beslut om investeringar i transportsektorn. Tjänsteresor och bilåkning värderas högt medan kvinnors mer komplexa resmönster, ofta med kollektiva färdmedel, värderas lågt. Värden som kvinnor i främsta hand prioriterar, t.ex. miljö, säkerhet och samhällsnytta, har också låga värden.

Detta är i sin tur ett resultat av att kvinnor har små möjligheter att *påverka* sektorn. Den kvinnliga representationen i transportsektorn är näst intill obefintlig. Endast åtta procent av de ledande befattningarna i sektorn innehas av kvinnor. I många företag och organisationer saknas kvinnor helt i lednings-

## Fel! Okänt namn på

funktioner. Effektiva åtgärder krävs för att snabbt öka den kvinnliga representationen till rimliga nivåer.

Genom sin samhällsövergripande betydelse har förhållanden i transportsektorn också stor inverkan på hur resten av samhället är organiserat och fungerar. Ojämställdhet inom transportsektorn är inte bara ett problem för sektorn i sig, och dess möjlighet att uppfylla behov och värderingar från båda könen, det är även ett problem för andra sektorer.

Transportsystemets ojämställdhet bidrar till att vidmakthålla ojämställdhet på andra områden. Sedan jämställdhetsmålet antogs har ojämställdheten diskuterats och analyserats, men konkret har mycket lite förändrats. Det är hög tid att gå vidare, trots att diskussionen om inriktning och målsättningar fortfarande pågår. Även om det finns stora luckor i kunskapen vet vi många saker som är fel och som kan ändras. Detta bör inte vänta.

Likväl finns i dag inga definierade politiska etappmål för att nå jämställdhet i transportsektorn. Medan de andra fem delmålen inom transportpolitiken har väl utarbetade och kvantifierade målsättningar lyser sådana med sin frånvaro vad gäller jämställdhet. Detta beror inte på att kunskaper saknas utan på tvekan från det politiska etablissemanget. Vi vet ännu inte hur ett jämställt transportsystem ser ut. Vi vet inte heller exakt hur transportsektorn interagerar med andra samhällsstrukturer för att bevara ett ojämställt samhälle. Men vi vet den huvudsakliga inriktningen på förändringsarbetet. Vi vet att det måste ske så att det inte hotar andra politiska mål, främst målen om ekologisk hållbarhet, tillgänglighet och säkerhet.

Vi vet också att arbetet måste bedrivas på två fronter. Den första är att se till det långsiktiga målet, att transportsystemet ska vara en fungerande och integrerad del av ett jämställt samhälle. Arbetet måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort.

Kanske är förslaget från Statens institut för kommunikationsanalys (Sika), att transportsystemet ska anpassas så att det lämpar sig för alla sorters ärenden oavsett vem som utför dem, en framkomlig väg. Då ser man bortom kön och fokuserar på funktion. En nackdel är att synsättet saknar hållbarhetsdimensionen – det kan resultera i ”mer av allt” i stället för hållbar utveckling. Den andra fronten är att arbeta för att kvinnor i sin vardag – i dag – får en bättre transportsituation. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov av och önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd, större miljö- och säkerhetskänslighet och rättvisa skattesystem. I det arbetet måste vi vara särskilt vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

## Åtgärder för att transportsektorn bättre ska motsvara kvinnors behov

Kvinnor och män har olika resmönster vilka i sin tur avgörs av skilda behov och värderingar. Enligt transportsektorns delmål om jämställdhet ska trans-

## Fel! Okänt namn på

portsystemet utformas så att det möter kvinnors behov lika väl som mäns. Så är det knappast i dag. Män föredrar i högre grad än kvinnor att använda egen bil medan kvinnor i högre grad än män prioriterar kollektiva färdmedel där samhället tillhandahåller såväl fordon som förare. Medan män ofta kan vara nöjda om det finns en väg att framföra sitt fordon på är kvinnor mer beroende av att det även finns en utbyggd och väl fungerande trafikförsörjning. Det finns således en grundläggande skillnad i transportbehovet, där kvinnors behov av samhällsorganiserad trafik är större än mäns. Kvinnor reser lika ofta som män, men har kortare och mer komplexa resor med fler hållpunkter och delresor. Män åker helst bil medan kvinnor prioriterar kollektivtrafik och därmed är beroende av att samhället organiserar sådan.

Historiskt har dock transportsystemets utformning i hög grad utgått från mäns resmönster. Statens planering och utformning av transportsystemet har fokuserat på infrastruktur och byggen medan driften av trafik har små resurser. Riksdagen har beslutat att satsa 381 miljarder kronor på infrastruktur under åren 2004 till 2015. I beslutet anges också att öka järnvägens andel av de statliga investeringarna så att järnvägen får en betydligt större andel än vägar, proportionerna ska vara 2:1. Detta innebär förvisso att fler järnvägar byggs och att underhållet blir bättre, men det innebär inte med automatik att trafiken på spåren ökar eller att tillgängligheten ökar. Man kan därför säga att endast halva jobbet är gjort när en järnväg har byggts. När det gäller investeringar i vägar råder inte samma förhållande eftersom privatpersoner och företag själva står för trafiken. När vägen är byggd kommer trafikökningen av sig själv.

För att man ska kunna tala om en verkligt ökad tillgänglighet på järnväg måste även trafiken på spåren öka. Dessvärre är situationen i dag närmast den motsatta. På många håll i landet skärs tågtrafiken ned och på vissa linjer upphör den helt. I grunden beror detta på svårigheter att få kortsiktig företagsekonomisk lönsamhet i tågtrafik, trots att tåg ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är ett av de allra mest lönsamma transportsätten. Staten har alltså ett starkt intresse av att tågtrafiken ökar. Men medan staten anslår över 30 miljarder per år till infrastruktur, avsätts endast en knapp miljard till upphandling av trafik. Statens budget för transportsektorn är alltså disponerad så att 97 procent går till infrastruktur, medan driften av trafiken endast får 3 procent. Detta är en orimlig fördelning som undergräver utbyggnaden av kollektivtrafik och missgynnar kvinnors resmönster, behov och värderingar.

Denna för kvinnor ogynnsamma situation förstärks av utvecklingen på det regionala planet. Runtom i landet minskar utbudet av kollektivtrafik. Många kommuner och landsting har ekonomiska problem och drar ned trafiken kraftigt – upp till 40 procent. Detta missgynnar kvinnors behov. Kvinnor vill ha mer kollektivtrafik – inte mindre.

Staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar för driften av kollektivtrafiken. Den andel av budgeten som läggs på trafikering måste öka avsevärt. Regeringen bör snarast se över infrastruktursatsningarnas storlek i relation till stöd av kollektivtrafik som medel för att åstadkomma ett jämställt och långsiktigt hållbart samhälle och återkomma till riksdagen med förslag till hur fördelningen kan ändras. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

## Fel! Okänt namn på

Ett annat problem för utbyggnaden av tågtrafik är det uppdrag som regeringen har givit till SJ AB. Bolagets enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan. Eftersom företagsekonomisk lönsamhet är svår att nå på andra sträckor än de mest trafikerade, dvs. spåren mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, kan man säga att staten anger villkor som indirekt försämrar trafiken på mindre lönsamma sträckor, även om de har stort samhällsekonomiskt värde.

Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar kvinnors transportbehov. Regeringen bör omformulera sitt krav på SJ så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen nås och att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. I det avseendet är det också viktigt att se över det lönsamhetskrav som staten i dag ställer på SJ. Regeringen bör föreslå hur ett nytt uppdrag till SJ kan utformas för att SJ bättre ska kunna bidra till att de transportpolitiska målen kan nås. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Lika viktigt som att öka statens ekonomiska ansvar för drift av kollektivtrafiken, är det att se på fördelningen av de resurser som finns och hur de används. Sedan Rikstrafiken fick i uppdrag att upphandla regionalpolitiskt motiverad trafik för statens räkning har det skett en kraftig förskjutning av fördelningen till olika trafikslag. Statens årliga upphandling av flyg har ökat från 0 till 144 miljoner kronor och flyget sväljer en stor del av den operativa budgeten. Under samma period har upphandlingen av tåg- och busstrafik minskat.

Det är väl dokumenterat att flyget framför allt används av män medan kvinnor i högre grad väljer buss och tåg. Utvecklingen inom statens upphandling av trafik kan därmed anses missgynna kvinnors resor. Dessutom förhåller det sig så att statens kostnader för att upphandla en resa med flyg är många gånger dyrare än att upphandla samma resa med tåg eller buss. Staten får betydligt färre resekilometer per insatt krona. Än allvarligare är kanske de samhällsekonomiska konsekvenserna på sikt. Flygets samhällsekonomiska kostnader är betydligt större än samhällets kostnader för tåg eller buss. Statens förändrade fördelning av trafikupphandling har därmed långsiktigt negativa effekter på flera plan: jämställdhet, kortsiktig ekonomisk effektivitet och samhällsekonomi. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en plan över hur statens bidrag till trafik ska omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Statens ansvar för ökad jämställdhet inom transportsektorn inskränker sig dock inte till hur anslag och stöd fördelas. I dag finns många regelsystem och subventioner som underlättar och främjar mäns resmönster och missgynnar kvinnors. Samtidigt finns få – om några – system som gynnar kvinnors resmönster. Reseavdragen är ett exempel på ett utpräglat manligt avdragssystem, förmånsbeskattningen av bilar ett annat, beskattningen av fri parkering och bensin som löneförmån ett tredje. Regelsystemet måste utvecklas så att förmånerna blir lika för alla transportsätt. Mäns resvanor ska inte gynnas på det allmännas bekostnad. Regeringen bör ges i uppdrag att utreda regelsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för

att systemet ska bli jämställt och ekologiskt hållbart. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

När det gäller samhällets prioritering av mäns önskemål framför kvinnors är det också angeläget att se över de hänsyn som tas vid anläggning eller utbyggnad av vägar. Det är välbelagt att kvinnor i högre grad än män ser transportsystemet som en samhällsfunktion där tillgänglighet är viktig för alla samhällsgrupper. Medan män prioriterar sin individuella framkomlighet är kvinnor i högre grad än män angelägna att alla grupper ska kunna använda transportsystemet på ett säkert sätt.

Allmänna vägar bekostas av skattebetalare och ska vara till för medborgarnas transportbehov. I dag är det i hög grad bilisternas behov som styr var och hur vägar anläggs och deras utformning. Detta gäller hela det allmänna vägnätet, men särskilt utanför tätbebyggda områden där vägar och broar ofta saknar vägren för gående eller cyklister, trots att det är tillåtet att framföra motordrivna fordon i hög hastighet. Den som vill transportera sig på annat sätt än med bil gör det ofta med livet som insats. Bilismen har de facto en sorts monopol på användningen av vägar, och bilister framför ofta sina fordon i uppfattningen att vägen är till för dem och ingen annan. Denna situation begränsar möjligheterna att utnyttja vägnätet för andra, exempelvis cyklister och gångtrafikanter. Bilismens monopol på vägnätet kan åskådliggöras med det faktum att Sverige saknar en strategi för hur användningen av cykel ska underlättas. Regeringen bör ge i uppdrag åt Vägverket att se över de kriterier som används vid utformning av vägar så att vägarna görs mer tillgängliga för alla trafikanter. En viktig del i detta är att utveckla en nationell strategi för hur möjligheterna att använda cykel på det allmänna vägnätet ska underlättas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

## Åtgärder för att transportsektorn bättre ska motsvara kvinnors värderingar

Hittills har manliga värderingar i hög grad varit tongivande för transportsystemets utformning, men transportsektorns delmål för jämställdhet anger att kvinnors värderingar i fortsättningen ska väga lika tungt som mäns värderingar. Det är ett väldokumenterat faktum att kvinnor delvis har andra värderingar än män vad gäller transporter och transportsektorns utformning. Kvinnor ser i högre grad än män transporter som en samhällsfunktion snarare än en individuell angelägenhet. Kvinnor värderar transportsektorns säkerhet och minskad miljöpåverkan högre än vad män gör. Kvinnor är mer positivt inställda till hastighetsövervakning, alkohol och andra trafiksäkerhetsåtgärder och värderar systemets tillgänglighet för barn, äldre och handikappade som viktigare än vad män gör.

Många undersökningar visar att det går en skiljelinje mellan kvinnor och män i synen på säkerhet i trafiken. Förvisso kan många kvinnor uppleva farten tjusning, men anpassar ofta sin egen hastighet för att undvika olyckor. Män tenderar att överskatta sin egen körförmåga och underskatta de risker

## Fel! Okänt namn på

som finns i trafiken. 92 procent av dem som fällt för vansinneskörningar (mer än 36 procent över hastighetsgränsen) är män. Män använder bilbälten i mindre utsträckning än kvinnor. 90 procent av dem som dömts för rattfylleri är män. En jämförelse med unga kvinnor visade under perioden 1994–2001 att de unga männen körde ihjäl elva gånger så många fotgängare. Kvinnor är mycket sällan vållande till annans död i trafiken. Lite tillspetsat kan sägas att trafikdöden är en del av mäns våld mot kvinnor, även om männen i första hand utgör ett hot mot sig själva.

Det är angeläget att denna skillnad i värderingar av transporter kommer till tydligare uttryck än vad som sker i dag. Förvisso finns både hållbarhet, säkerhet och tillgänglighet inskrivna i transportsektorns övergripande mål, men få av sektorns aktörer känner till detta mål eller använder det i sin dagliga planering eller hantering. För sektorns olika aktörer kan detta vara svårt enär det finns många olika mål: 1 övergripande mål, 6 delmål och 22 etappmål. Att någon – förutom de politiskt mest insatta tjänstemän som arbetar med detta på heltid – skulle kunna orientera sig i denna snårskog av ibland motstridiga mål ter sig osannolikt. De val som görs i planering eller upphandling av transporter fokuserar ofta på ett specifikt mål men är sällan optimerat för att nå det övergripande målet. Fokus för valen kan också vara ekonomiskt eller politiskt betingat eller skifta över tid beroende på vem som ska göra valet och vilka personliga prioriteringar som finns. Det finns alltid något delmål eller sektorsmål som kan användas som alibi för ett suboptimerat val. För att nå det övergripande målet måste samhället tydligare prioritera de transportmedel som leder dit.

Transportsektorn behöver därför ett stringent och användbart verktyg för att prioritera jämställda och hållbara transporter. Regeringen bör utforma och föreslå en hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att målen ska kunna nås. Grunden för en sådan hierarki måste vara de olika transportmedlens förmåga att uppfylla behov och önskemål från båda könen samt deras ekologiska hållbarhet och förmåga att leda mot det övergripande målet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Kvinnors värderingar av transportsektorn måste också få ett större avtryck i de ekonomiska beräkningar som görs i planeringen av investeringar och infrastrukturprojekt. I dag värderas investeringar i transportsektorn efter vad som anses vara samhällsekonomiskt effektivt. Ekonomer sätter ekonomiska värden på vissa saker i de aktuella projekten – även säkerhet och miljö – och sedan räknar de ut om projekten är lönsamma eller ej. Detta har det grundläggande problemet att värdet för en viss faktor ibland åsätts utifrån politiska prioriteringar. Många av de ekonomiska värden som används har satts mer eller mindre schablonmässigt och ofta traditionellt utifrån mäns värderingar och behov. Således har resor i arbetet och mellan arbete och bostad åsatts höga värden – i synnerhet om de sker med bil – medan fritidsresor har fått ett betydligt mindre värde. Resor som föranleds av obetalt arbete i hemmet, vilket oftast utförs av kvinnor, anses vara en fritidsresa och därmed betydligt mindre värd än en ”riktig” arbetsresa. På så sätt kommer ett infrastrukturprojekt som medför förkortad restid för en kvinna vid obetalt hemarbete att vara



mindre prioriterat än ett projekt som medför förkortad restid för män i tjänstebil.

Likaså åsätts transportsektorns miljöpåverkan lågt värde. Att beräkna kostnaderna för klimatpåverkan är naturligtvis omöjligt, kostnaden är i det närmaste oändlig, men likväl har myndigheter satt ett lågt pris på utsläpp av koldioxid. Många andra miljömässiga faktorer – såsom intrång i naturmiljöer – finns inte ens med i beräkningarna och saknar därför relevans vid ekonomiska beräkningar av infrastrukturprojekt.

Om kvinnors värderingar ska väga lika tungt som mäns behovs detta återspeglas i de värden som används. Skillnaderna i värdering av privatresor och tjänsteresor måste minska så att kvinnors resmönster och vardag ges ett större värde i kalkylerna. Värderingen av miljöeffekter och olyckor måste också få större tyngd vid beräkningarna. Därmed kommer den samhällsekonomiska kalkylen för investeringar att se annorlunda ut än hittills. Projekt som tidigare bedömts vara olönsamma kan bli lönsamma och vice versa. Regeringen bör ge i uppdrag åt Sika eller annan relevant myndighet att vidareutveckla de samhällsekonomiska metoderna och kalkylvärdena i transportsektorn, så att de bättre speglar kvinnors värderingar och behov, och föreslå nya värden. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

De manliga värderingarnas dominans inom transportsektorn är tydlig även när det gäller regler och sanktionssystemet. Straff vid trafikförseelser är låga jämfört med andra brott med motsvarande risk- och skadebild. Genom Vägverkets årligen återkommande trafikantundersökningar är det välbelagt att män har andra värderingar vad gäller vikten av att följa trafikregler. Män är mer toleranta mot överträdelse medan kvinnor i högre grad anser att det är viktigt att följa reglerna och att bete sig på ett sätt som inte äventyrar andras eller sitt eget liv. Kvinnor är också mer positivt inställda till trafikövervakning och trafiksäkerhetsåtgärder.

Länge har myndigheters möjligheter att arbeta med trafiksäkerhet och ingripanden begränsats av helgden för bilistens personliga integritet. Försäkringsbolagen får inte tillgång till de belastningsregister som skulle göra det möjligt att höja premierna för dem som begått allvarliga trafikförseelser därför att det sägs medföra kränkning av integriteten. Att sätta upp kameror för hastighetsövervakning möts av samma argument. Den personliga integriteten för en bilförare värderas därmed i praktiken högre än andras hälsa och liv. Att riskera andra människors liv genom att köra omdömeslöst bör innebära avsevärda sanktioner så att bilister och yrkeschaufförer uppfattar hur allvarligt samhället ser på sådana brott. Regeringen bör se över sanktionerna mot trafikförseelser så att sanktionerna bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

De manliga värderingarnas dominans är dock mest uppenbar i vardagens trafikmiljö. Alltjämt finns ett antal vägmärken som speglar gammeldags och stereotypa könsroller. Vi har dem omkring oss ända från barnben och är så vana med dem att vi inte ens ser problemet. Ändå har de ett stort symbolvärde och de påverkar vår syn på könsroller i trafiken. Av de tolv märken som bär tydliga tecken på att föreställa det ena eller andra könet, föreställer sju mär-

## Fel! Okänt namn på

ken ensamman män som målmedvetet agerar. Dessa märken är oftast varningsmärken som berör trafiken direkt.

Det finns inga motsvarande "kvinnomärken". Kvinnor förekommer på fem märken men aldrig ensamman. De är alltid i en mans sällskap, på tre av de fem märkena avbildas de som barn, på det fjärde som den som tar hand om barn. Endast på ett märke kan hon ses som jämställd med mannen. Dessa märken är oftast påbudsmärken som indikerar vandringsleder, skolor, eller gångvägar. Ett exempel är herr Gårman som sitter i nästan varje gathörn. Ett annat är varningsmärket för barn som visar en utsatt flicka som tar hand om ett mindre barn, synbarligen en pojke. Dessa märken förmedlar och bevarar förlegade könsroller. Kvinnor måste avbildas i högre utsträckning som aktiva självständiga medborgare. Detta är en synbarligen liten förändring som dessutom kan ske successivt, men den skulle visa samhället att transportsektorn genomgår en förändring och öppnar sig för jämställdhet. Det skulle också ha betydelse för jämställdhetsarbetet i samhället i stort. Regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att se över hur kvinnor och män avbildas på trafikmärken. Detta bör riksdagens ge regeringen till känna.

## Åtgärder för att öka kvinnors möjlighet att påverka transportsektorn

Kvinnors möjlighet att påverka utformningen av transportsystemet är begränsad eftersom män sitter på nästan alla beslutsfattande positioner. Transportsektorn består av många tusen företag och organisationer med tiotusentals eller kanske hundratusentals anställda. Sektorn omsätter många miljarder kronor per år och har ett avgörande inflytande över hur samhället organiseras, planeras och gestaltar sig. Kvinnorepresentationen i sektorns beslutande organ är så låg som 5–15 procent vilket är den lägsta siffran i hela samhället bortsett från försvaret. Detta har rimligen långtgående följder för samhället och stora förändringar måste ske för att kvinnor ska få de möjligheter till påverkan som delmålet anger.

Styrelser, ledningsgrupper och ledningar inom transportsektorn måste befolkas av en lika stor del kvinnor som män. Regeringen bör uppmana sektorn att uppfylla högt ställda jämställdhetsmål innan 2008 och återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om sektorn inte själv klarar att nå målet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Fler styrmedel kommer dock att behövas. I Stockholms stad har man genomfört en s.k. diskrimineringsklausul som innebär att kommunen har rätt att häva avtal med företag som diskriminerar på grund av kön, etnicitet, funktionshinder eller sexuell läggning. Klausulen har varit ett användbart och framgångsrikt verktyg för att påverka och ställa krav på de företag man handlar upp tjänster av. Ett liknande verktyg, med fokus på könsrepresentation, bör tas fram för transportsektorn. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag till utformningen av en jämställdhetsklausul för statlig

## Fel! Okänt namn på

upphandling inom transportsektorn. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Mot samma bakgrund föreslog Jämställdhetsrådet för transporter och IT (JämIT) redan 2001 att remisser från organisationer som inte har en rimligt lika fördelning av kvinnor och män i sin ledning och styrelse tillmäts väsentligt mindre vikt än synpunkter från jämställda organisationer. Detta är ett genomgripande förslag som sannolikt skulle få stora effekter på könsfördelningen inom påverkande organisationer. Det har dock den bristen att en ojämn könsfördelning kan vara befogad och representativ inom vissa delar av sektorn, såsom hos motorcykelbranschen eller kvinnliga bilkåren.

Ur demokratisk synpunkt är JämIT:s förslag tveksamt även om det sannolikt skulle ha stora effekter. Ett sätt att använda samma grundidé vore att begränsa förslaget formella räckvidd och nöja sig med dess synliggörande effekt. Om alla remissvar tvingades att redovisa könsrepresentationen inom organisationen skulle detta synliggöra obalansen och visa vilka intressen som representeras. Ett krav på att remissinstanser inom transportsektorn i sina remissvar redovisar könsrepresentationen i ledningen bör utarbetas av regeringen för att synpunkterna ska väga mer jämlikt hos myndigheter och för att påskynda jämställdhetsarbetet i transportsektorn. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Lika stor betydelse på kvinnors möjlighet att påverka sektorns utformning har inriktningen på den forskning som sker inom sektorn. Analyser av Vinnovas anslagsfördelning visar att det är den genomsnittlige mannens resmönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas, medan forskningen kring det som kvinnor prioriterar skärs ned.

Forskningsanslagen måste fördelas så att de fokuserar på rätt frågor och främjar jämställdhetsmålet. Regeringen bör se över hur forskningsanslagen används ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå ändringar. Fakta angående fördelning till fordonsutveckling i förhållande till övrig transportforskning (miljö, trafiksäkerhet, jämställdhet, kollektivtrafik m.m.) bör redovisas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 28 september 2005

*Maria Wetterstrand (mp)*

*Peter Eriksson (mp)*

*Leif Björnlod (mp)*

*Barbro Feltzing (mp)*

*Lotta Hedström (mp)*

*Ulf Holm (mp)*

*Mona Jönsson (mp)*

*Claes Roxbergh (mp)*

*Ingegerd Saarinen (mp)*

*Lars Ångström (mp)*

*Karin Svensson Smith (-)*

*Åsa Domeij (mp)*

*Gustav Fridolin (mp)*

*Helena Hillar Rosenqvist (mp)*

*Mikael Johansson (mp)*

*Jan Lindholm (mp)*

*Yvonne Ruwaida (mp)*

*Mikaela Valtersson (mp)*