

Motion till riksdagen 2005/06:T329

av Karin Thorborg m.fl. (v)

Ett jämställt transportsystem

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kvinnors behov, fram för allt när det gäller bättre kollektivtrafik, i högre grad än hittills uppmärksammas och blir styrande vid all planering och utformning av transportsystemet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en transporthierarki införs som rangordnar de olika transportmedlen efter deras förmåga att leda till det övergripande målet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att remissvar från organisationer som inte har en rimlig fördelning av kvinnor och män i sin ledning inte tillmäts samma vikt som synpunkter från jämställda organisationer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att om transportsektorn inte själv förmår att få en likvärdig representation så bör lagstiftning övervägas.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att nya kalkylmodeller som speglar både mäns och kvinnors värderingar måste tas fram och användas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regelverken för skatte- och avdragssystemet för resor måste ses över i ett jämställdhetsperspektiv.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av våra trafikmärken ur ett jämställdhetsperspektiv.

¹ Yrkande 6 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

Inledning

År 2001 beslutade riksdagen att transportpolitiken skulle kompletteras med ett sjätte delmål:

”Målet ska vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.”

Sedan dess har inte mycket hänt. Riksdagens beslut att skapa ett jämlikt transportsystem löser inga problem i sig självt. Däremot ger det förutsättningar att ändra politiken. Näringsdepartementet har gett statliga verk och myndigheter i uppgift att kartlägga situationen. Det finns behov att forska mera men redan nu finns det tillräckligt med kunskaper om hur situationen ser ut för att kunna agera. Det går att vidta åtgärder redan nu för att uppnå större jämställdhet.

Det är hög tid för kvinnor att ha makt i trafiken.

Kvinnors och mäns behov

Det första delmomentet i jämställdhetsmålet handlar om att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns behov.

I snart ett århundrade har mäns behov och värderingar format det transportsystem som råder. Kvinnors behov är underordnade eftersom transportsystemet är byggt för män. Kvinnors och mäns rese-mönster skiljer sig väsentligt från varandra. Likaså skiljer sig möjligheterna att utnyttja det befintliga systemet. Kvinnor har i allmänhet lägre inkomst och andra arbetsförhållanden. Kvinnor tar även ett större ansvar i hemmet. Deras resor är oftare kombinerade arbets-, service- och inköpsresor. Detta innebär att kvinnors resor är kortare och mer sammansatta. De sker också oftare med kollektivtrafik eller till fots eller med cykel. Allt detta skapar en situation där kvinnors behov och önskningar skiljer sig från männens som oftare använder bil, flyger mer och har ”direktare” resor.

Den svenska transportapparaten har länge varit fokuserad på att underlätta för bilisten. Ofantliga summor har investerats i infrastruktur som i första hand underlättar för bilkörning. På senare år har förhållandena ändrats genom det senaste stora infrastrukturbeslutet där järnvägen prioriterades. Men driften av kollektivtrafiken hotas. Stora nedskärningar är att vänta om inte staten bidrar med pengar. Nedskärningarna kommer att drabba kvinnor i första hand. Kvinnor rör sig mer i närsamhället och de använder kollektiva färdmedel i högre utsträckning än män.

Likaså missgynnas kvinnor av utvecklingen inom stadsplaneringen. Allt fler butiker och serviceinrättningar flyttar allt längre från hemmen till stadernas utkanter. Med ökat avstånd följer också sämre tillgänglighet, framför allt med kollektiva färdmedel som ju kvinnor använder mest.

Fel! Okänt namn på

För att ta vara på kvinnors behov måste den pågående nedläggningen av kollektivtrafik över stora delar av landet vändas till en utveckling och utbyggnad med förbättrad trafik. Kommuner och landsting måste ge kollektivtrafiken högre prioritet och staten ta ett större ansvar. Vid all planering och utformning av transportsystemet i framtiden måste kvinnors behov i högre grad än hittills uppmärksammas och vara styrande.

Detta ska regeringen ges tillkänna.

Transporthierarki

Transportsektorn är en av samhällets största sektorer och den växer snabbt. De åtgärder och investeringar som vidtas är ofta mycket stora. För att det övergripande målet ska kunna nås är det viktigt att prioriteringar görs. Myndigheterna kan och bör därför ange riktlinjer och införa åtgärder som styr mot det långsiktiga målet. Sådana riktlinjer förekommer inom många andra områden, till exempel inom avfallssektorn. EU har antagit en så kallad avfallshierarki som anger vilka behandlingsmetoder som är mest önskvärda och vilka som bör undvikas. Det behövs ett sådant användbart verktyg även inom transportsektorn. Ett sådant verktyg kan alltså vara en ”transporthierarki” som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att nå målen. Grunden måste vara den ekologiska hållbarheten men här ingår även de olika transportmedlens förmåga att uppfylla behov och önskningsfrån båda könen. Myndigheterna kan sedan införa åtgärder som styr utvecklingen mot prioriterade transportmedel och motverkar icke-önskvärda.

Användandet av en transporthierarki inom samhället skulle göra det möjligt för alla aktörer att dra åt samma håll. Det blir tydligt för alla hur och varför samhället prioriterar olika transportsätt. En transporthierarki, som skulle rangordna de olika transportmedlen efter deras nuvarande och potentiella förmåga att leda till det övergripande målet, bör alltså införas.

Detta bör ges regeringen tillkänna.

Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka

Transportsystemets utformning beror i hög grad på vilka behov och värderingar som innehas av de personer som arbetar och beslutar inom sektorn, i synnerhet hos dem som innehar ledande befattningar. De undersökningar som gjorts visar på en stor dominans av män i hela transportbranschen. Endast inom försvaret är mansdominansen större. Även om män försöker tillgodose de krav som ställs av kvinnor kan systemet aldrig till fullo utformas efter kvinnors behov så länge som kvinnor inte har samma inflytande i besluts- och påverkansprocesserna. Även om jämställdhet inte kan uppnås genom enbart lika representation av könen, är detta en grundförutsättning.

Fel! Okänt namn på

Den rapport som företaget Markör AB gjorde på uppdrag av Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) hösten 2004 visar en stor dominans av män i hela branschen. Det enda undantaget var den högsta politiska ledningen i departementet. På departementsnivå är fördelningen mellan kvinnor och män 60 respektive 40 %. På myndighetsnivå är styrelserna någorlunda jämna medan GD-posterna nästan undantagslöst innehåses av män. Detsamma gäller huvudtrafikmännen. Inom påverkansorganisationerna (intresseorganisationer, studieförbund, fackföreningar osv.) innehåses posten som ordförande till 90 % av män och även inom styrelserna dominerar männen. Även inom andra branschorganisationer som hör till sektorn är män helt dominerande.

Att kvinnor sitter på de högsta befattningarna inom den politiska ledningen är naturligtvis ett stort politiskt framsteg. Men betydelsen av detta begränsas av att resten av ledningsfunktionerna i sektorn till över 90 % domineras av män. Det är män som påverkar, planerar och fattar beslut. Dessutom kan den politiska ledningen snabbt bytas ut medan området för den manliga dominansen har visat stor beständighet och tröghet mot förändringar.

För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning och förändring som män, behöver det finnas kvinnor på lika många ledande poster som män. Företag och organisationer måste medvetet arbeta för att få in kvinnor i ledande funktioner. En viktig del i detta är att branschen själv måste bli medveten om att den har svårt att tillgodose kvinnors behov så länge kvinnor inte har samma representation i ledningen som männen.

Att kvinnorepresentationen är så låg är inget annat än en skandal för branschen. Sektorn omsätter många miljarder kronor per år och har ett avgörande inflytande över hur samhället organiseras, planeras och gestaltar sig.

Jämställdhetsrådet för transporter och IT (Jämit) har redan föreslagit att remissynpunkter från organisationer som saknar en rimlig fördelning av kvinnor och män i sin ledning och styrelse ska tillmätas väsentligt mindre vikt än jämställda organisationers synpunkter. Detta förslag bör genomföras för att synpunkterna ska väga mer jämnt hos myndigheterna och för att påskynda jämställdhetsarbetet. Detta bör ges regeringen tillkänna.

En jämn könsrepresentation inom transportområdet kräver ett målinriktat arbete. Sektorn bör få ett par år på sig att få fram en likvärdig representation. Annars bör lagstiftning övervägas. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas samma vikt

Det finns klara skillnader när det gäller mäns och kvinnors värderingar angående transporter. Alla kvinnor har inte samma värderingar liksom inte alla män har det. Däremot finns det tydliga skillnader mellan män och kvinnor som grupper. Attitydundersökningar visar entydigt att det finns markanta skillnader mellan män och kvinnor. Det är uppenbart att kvinnor i högre utsträckning än män värderar samhällsnyttan framför individen och svaga grupper framför näring och bilism. Kvinnor prioriterar säkerheten för gående,

cyklisterna och kollektivtrafikanterna. Önskan att prioritera kollektivtrafik framför bilismen är större hos kvinnor än män.

Kvinnor har en annan syn på säkerhet och risk. De är mer benägna att acceptera säkerhetsåtgärder, de kör säkrare och har låg tolerans för onödiga risker i trafiken. Miljöfrågor är också viktigare för kvinnor än män.

Transportsektorns utformning är beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många av dessa ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov.

Intjänad tid t.ex. anses vara värd mycket. Mest värdefull är tid som tillbringas på tjänsteresor.

Däremot är inte tid för att hämta barn på dagis eller handla mat något som värderas högt. Tiden värderas också olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil är allra högst värt medan buss och tåg är mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling har inget värde alls. På detta sätt gynnas projekt som underlättar bil- eller flygresor medan förbättringar i kollektiv-, cykel- och gångtrafik missgynnas.

Alltså, de trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor anses ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar.

Kvinnors värderingar måste få en större tyngd i transportsektorn. Deras önskemål och värderingar ska få minst lika stort genomslag i trafikpolitiken som mäns. Kvinnor som grupp värderar trafiksäkerhet högre än män och är också beredda att betala mer för säkerhet än män. Kvinnor följer också i större utsträckning viktiga regler för trafiksäkerheten som t.ex. fartgränser, nykter körning och användning av bälte. Utveckling av lagar, regler och övervakning bör ta större hänsyn till kvinnors önskemål. Nollvisionen är ett bra exempel där kvinnors värderingar varit styrande och lett till att antalet dödade i trafiken sjunkit.

Säkerhet och miljö är inte bara prioriterade frågor i det övergripande transportpolitiska målet, det är också prioriterat av kvinnor. Därför måste dessa aspekter uppvärderas i praktiken och i samhällsekonomiska beräkningar. Likaså måste de transportmedel som främst nyttjas av kvinnor lyftas fram och ges ett större samhällsekonomiskt värde. Nya samhällsekonomiska kalkylmodeller som speglar både mäns och kvinnors värderingar måste tas fram och användas.

Detta ska ges regeringen tillkänna.

Ett jämställt skatte- och avdragssystem

Sverige har ett skatte- och avdragssystem som gynnar högavlönade bilister och missgynnar andra, framför allt kollektivtrafikanterna och kvinnor. Ett resul-

Fel! Okänt namn på

tat av detta är att det, internationellt sett, är väldigt förmånligt att använda bil till resor till och från jobbet.

Reseavdragen är ett exempel på ett utpräglat manligt avdragssystem. Förmånsbeskattningen av bilar är ett annat exempel. Ett tredje är avdragsvillkoren för parkeringsplatser och bensin. Den som har en förmånsbil slipper skatta för en gratis parkeringsplats som i storstaden kan vara värd flera tusen kronor per månad.

I landet som helhet körs förmånsbilar till 85 % av män. Därför skulle man kunna säga att detta är en förmån för män.

De regelsystem och subventioner som finns i dag underlättar och främjar mäns resmönster. Deras resvanor gynnas alltså på det allmännas bekostnad. Däremot missgynnas kvinnorna som oftare cyklar eller åker kollektivt. Det finns få – om några – system som gynnar kvinnors resmönster. Regelsystemet måste ses över för att identifiera och analysera jämställdhetskONSEKVENSERNA av avdrags- och förmånsreglerna i skattesystemet i syfte att få fram ett underlag för att undanröja eventuell könsdiskriminering.

Detta ska ges regeringen tillkänna.

Herr Gårman eller Fru Gårkvinna?

Den manliga dominansen i transportsektorn märks även tydligt i våra trafikmärken. De flesta saknar bilder av människor. Men på 25 märken finns mänskliga figurer. Av dem är det tolv som bär tydliga tecken på att föreställa det ena eller det andra könet. Sju märken föreställer ensamma män som målmedvetet agerar. Det finns inga motsvarande "kvinnomärken". Kvinnor förekommer på fem märken men aldrig ensamma. De märken där kvinnor förekommer är påbudsmärken som indikerar vandringsleder, skolor eller gångvägar. Våra trafikmärken speglar gamla och stereotypa könsroller. Trafikmärket med Herr Gårman är mycket vanligt och återfinns vid varje övergångsställe och förmedlar och befäster förlegade könsroller.

Kvinnor måste i samma utsträckning som män avbildas som självständiga medborgare på våra trafikmärken. Detta är en liten förändring men den har ett stort symboliskt värde och visar tydligt samhället att transportsektorn genomgår en förändring i mer jämställd riktning.

Vägverket bör få i uppdrag att se över trafikmärkena ur ett jämställdhetsperspektiv. Detta ska ges regeringen tillkänna.

Stockholm den 23 september 2005

Karin Thorborg (v)

Owe Hellberg (v)

Sten Lundström (v)

Sven-Erik Sjöstrand (v)

Kjell-Erik Karlsson (v)

Peter Pedersen (v)