



Fördjupningsdokument Jämställdhet

2008 – 2017



Titel: Fördjupningsdokument Jämställdhet, 2008-2017

Vägverket Ledningsdokument: 2007:60

Dokumentdatum: 2007-11-15

Utgivare: Vägverket

Dokumentansvarig: Lena Erixon

Kontaktperson: Tiina Granberg

Layout: Ateljén, Vägverket

Tryck: Vägverket, Borlänge

ISSN: 1401-9612

Förord

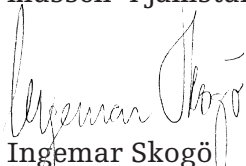
Regeringens strategi för att nå ett jämställt transportsystem är att jämställdhetsintegrera all verksamhet. Detta innebär att verksamheten bedrivs så att de tjänster och den service som erbjuds medborgarna är lika tillgängliga, av lika hög kvalitet och lika väl anpassade för alla, oavsett kön. För att uppnå detta måste den som ansvarar för en verksamhet också analysera och jämställdhetsintegrera sin verksamhet så att jämställdhetsmålet nås. Beslut ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv och jämställdhet ska ingå då resurser fördelas och normer formas. Detta ger en tydlighet och innebär att det transportpolitiska delmålet, ett jämställt transportsystem, inte särbehandlas som ett tillägg, utan ingår i verksamheten.

Ett jämställt vägtransportsystem svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män har samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar tillmäts samma vikt. Regeringen anser att det krävs en systematisk genomgång av verksamheten för att säkerställa att detta sker.

Detta är ett paradigmskifte som för med sig att jämställdhet inte bara ska handla om jämställd representation utan även övergå i att gälla praktisk handling som ska kunna mätas. Att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering stämmer väl med Vägverkets intentioner om att vara en kundorienterad myndighet. Resultatet blir en ökad effektivitet och helhetssyn som bidrar till ökad nytta för kunden.

För Vägverket som myndighet krävs en utveckling av det strategiska jämställdhetsarbetet där ledningens engagemang är en nyckelfaktor.

För att jämställdhetsintegrera verksamheten krävs ett systematiskt arbetssätt. All verksamhet ska ha ett jämställdhetsperspektiv. I detta dokument och skede prioriterar vi de områden som är särskilt angelägna för att nå målet "bäst i klassen" i jämställdhetsintegrering.



Ingemar Skogö
Generaldirektör

1. Sammanfattning	5
2. Mål och krav från omvärlden	6
2.1 Jämställdhetspolitiska mål	6
2.1.1 Jämställdhetsintegrering	6
2.2 Transportpolitiska mål	7
2.3 Etappmål i regleringsbrevet	8
2.4 problembeskrivning.....	8
3. Mål i Strategisk plan	9
4. Strategier och åtgärdsområden	9
4.1 Strategier – vägverkets målbild	9
4.2 Åtgärdsområden.....	11
4.3 Kunskap och forskning	12
4.4 Planering och genomförande	13
4.5 Säker trafik och klok användning av transportsystemet.....	14
4.6 Styrning, mått och effektsamband	14
5. Effekter	16
5.1 Kunskap och forskning	16
5.2 Planering och genomförande	16
5.3 Säker trafik och klok användning av transportsystemet.....	17
5.4 Styrning, mått och effektsamband	17
6. Referenser	18
Bilaga 1: Mål i Strategisk plan	19
1 Transportsnålt samhälle med god tillgänglighet.....	19
2 Bättre mobilitet för pendlare och godstransporter	20
3 Attraktiva tätorter och storstäder med bättre transportsystem	20
4 Klok användning av transportsystem	21
5 Enklare och tydligare för kunden.....	22
6 Effektiv väghållning	23
7 Attraktivt och kompetent Vägverk i en attraktiv transportsektor	23
8 Etablerad verksamhet: Säker trafik och kommunikation,	24
Bilaga 2 – Strategier i fördjupningsdokument, utmaningar i Strategisk plan (SP), åtgärdsområden samt åtgärder	26
Bilaga 3 – Stegen i JämStöd-trappan.....	29
Bilaga 4 – Generella könsmönster i vägtransportsystemet, exempel	30

1. Sammanfattning

Regeringens strategi för att nå ett jämställt transportsystem är att integrera jämställdhet i all verksamhet och att kräva en systematisk genomgång av verksamheten. På så sätt säkerställs att det sjätte delmålet inte särbehandlas som ett tillägg utan ingår i den ordinarie verksamheten. Vägverket har ett uppdrag att följa upp de transportpolitiska delmålens etappmål ur ett jämställdhetsperspektiv. Vägverket ska redovisa hur arbetet med att integrera ett jämställdhetsperspektiv i verksamheten har bedrivits. För att uppnå jämställdhet krävs att verksamheten jämställdhetsintegreras. Detta betyder att personer som ansvarar för en verksamhet också ska analysera och jämställdhetsintegrera sin verksamhet så att jämställdhetsmålet nås. Jämställdhet skapas där ordinarie beslut fattas, resurser fördelas och normer formas och därför måste jämställdhetsperspektivet finnas med i det dagliga arbetet. Resultatet blir att de tjänster och den service som erbjuds medborgarna är lika tillgängliga, har lika hög kvalitet och är lika väl anpassade för alla, oavsett kön.

Fördjupningsdokument Jämställdhet 2008-2017 är ett fördjupningsdokument till Vägverkets Strategiska plan 2008-2017. De beskriver mål och krav från omvärlden, en målbild av ett jämställt transportsystem, indelat i fem strategier, samt fyra åtgärdsområden. Åtgärdsområdena beskriver arbetets riktning och prioritering fram till 2010 då jämställdhetsarbetet ska revideras första gången.

Vägverket har tolkat regeringens krav på att uppnå ett jämställt vägtransportssystem genom en målbild som tydliggörs genom fem strategier. De är giltiga över flera år och ska revideras kontinuerligt.

- Kvinnor och män ska ha en jämställd representation i arbetsgrupper, beslutandegrupper och styrgrupper samt jämställd ansvarsfördelning inom vägtransportsektorn.
- För att uppnå en jämställd transportförsörjning, som samtidigt är både samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar, måste kvinnor och män ha lika möjlighet att utnyttja vägtransportssystemet.
- All individbaserad statistik ska delas upp på kvinnor och män och eventuella skillnader ska beaktas vid analyser
- Vägverkets medarbetare ska ha kunskap, kompetens och förståelse för vad jämställdhetsintegrering innebär och tillämpa ett jämställdhetsperspektiv inom sina ansvarsområden.

- Vid tillämpning av Vägverkets ledningssystem ska ett jämställdhetsperspektiv beaktas.

Under år 2008 -2010 ska Vägverket konkretisera arbetet med jämställdhetsintegrering inom fyra åtgärdsområden.

- Kunskap och forskning.
- Planering och genomförande.
- Säker trafik och användning av transportsystemet.
- Styrning, mått och effektsamband.

Jämställdhetsintegrering är ett sätt att arbeta för att nå uppsatta jämställdhetsmål och ska ingå i Vägverkets systematiserade arbete med kundorienteringen. Därigenom säkras att arbetet utgår från behoven hos medborgarna, kvinnor och män, samt uppdragsgivarens krav. Samhällsekonomiska konsekvenser blir att Vägverket får en mer jämställd fördelning av de offentliga resurserna och mer nytta för medborgarna.

2. Mål och krav från omvärlden

2.1 JÄMSTÄLLDHETSPOLITISKA MÅL

Det övergripande jämställdhetspolitiska målet som riksdagen har beslutat är:

Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv

Det jämställdhetspolitiska målet ska genomsyra samtliga politikområden.

2.1.1 Jämställdhetsintegrering

Regeringen och EU har beslutat att jämställdhetsintegrering är den strategi som ska användas för att uppnå jämställdhet i samhället. Jämställdhetsintegrering innebär att beslut inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv. Syftet med strategin är att motverka att jämställdhet sidoordnas andra politiska frågor och verksamheter.

Jämställdhetsintegrering innebär att verksamheter ska bedrivas så att de tjänster och den service som erbjuds medborgarna är lika tillgängliga, har lika hög kvalitet och är lika väl anpassade för alla, oavsett kön. Strategin betyder

att personer som ansvarar för en verksamhet också ska analysera och jämställdhetsintegrera sin verksamhet så att jämställdhetsmålet nås. Jämställdhet skapas där ordinarie beslut fattas, resurser fördelas och normer formas och därför måste jämställdhetsperspektivet finnas med i det dagliga arbetet.

Vägverket avser att använda en modell för jämställdhetsintegrering som utvecklats av regeringens särskilda utredning Jämstöd. (Se bilaga 3).

2.2 TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Det övergripande transportpolitiska målet lyder:

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Vägverket ska åstadkomma ett transportsystem som långsiktigt och på ett uthålligt sätt uppfyller delmålen om tillgänglighet, positiv regional utveckling, transportkvalitet, säkerhet, jämställdhet och god miljö. Jämställdhetsperspektivet måste ingå i samtliga transportpolitiska delmål för att män och kvinnor ska få lika tillgång till och möjlighet att nyttja vägtransportssystemet. Det är en förutsättning för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Det sjätte transportpolitiska delmålet Jämställt transportssystem formuleras på följande sätt:

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

Den första delen handlar om behov, medan den andra delen handlar om påverkan. Bakgrunden till delmålet är att det finns skillnader mellan kvinnors och mäns förutsättningar att få sina behov tillgodosedda inom transportsektorn.

I den transportpolitiska propositionen "Moderna transporter" har fastställts att de transportpolitiska delmålen ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv. Vidare anges att senast år 2010 bör inget kön ha en representation som understiger 40 procent i trafikverkens ledningsgrupper.

2.3 ETAPPMÅL I REGLERINGSBREVET

I ett årligt regleringsbrev styr regeringen Vägverkets mål- och resultatkrav, det vill säga vilka mål som ska uppnås med verksamheten.

För ett jämställt transportsystem finns följande etappmål:

Övriga transportpolitiska etappmål skall följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv

Regeringen har fastställt att Vägverket ska redovisa hur arbetet med att integrera ett jämställdhetsperspektiv i verksamheten har bedrivits. Övriga transportpolitiska etappmål ska redovisas ur ett jämställdhetsperspektiv. Statistik som avser individer ska presenteras och analyseras utifrån kön, om det inte finns särskilda skäl mot detta. Senast 2010 ska inget kön ha en representation som understiger 40 procent i ledningsgruppen. Vidare ska Vägverket redovisa följande uppgifter.

- Antalet dödade och polisrapporterade svårt skadade, samt antalet dödade fördelat på väghållare och *trafikantkategori
- Andelen kvinnor och män på olika nivåer inom myndighetens verksamhet
- Personalsammansättningen med avseende på kön, ålder och utbildning
- Arbetet med att uppnå en jämn könsfördelning internt
- Könsfördelningen i egna ledningsgrupper

2.4 PROBLEMBESKRIVNING

I samtliga transportpolitiska delmål ligger ett ansvar för ett jämställdhetsperspektiv inom respektive område.

Sverige har inga formella eller rättsliga hinder mot jämställdhet, men i praktiken finns generella och strukturella skillnader i villkoren för kvinnor och män som understödjer en obalans i samhället. Kvinnors och mäns resmönster styrs i huvudsak av socioekonomiska faktorer och endast i mindre grad av vägtransportsystemets utformning. Användningen av vägtransportsystemet kan dock ses som en indikator på hela samhällets jämställdhetsmognad. (Se bilaga 4).

I ett första skede ska Vägverket anpassa vägtransportsystemet till kvinnors och mäns nuvarande resbehov. På lång sikt ska strategier inom sektorn leda till att kvinnors och mäns resande blir jämställt genom att transportsystemet utformas med hänsyn till deras erfarenheter och behov på lika villkor. En risk finns att dagens uttalade värderingar och behov i ett längre och vidare perspektiv befäster traditionella könsroller (Se bilaga 4).

* Trafikantkategori
Bilförare, bilpassagerare, motorcyklister,
mopedister, cyklister, gående, övriga

3. Mål i Strategisk plan

I Strategisk plan 2008 – 2017 beskrivs ett gemensamt angreppssätt som ska genomsyra all verksamhet i Vägverket.

- Jämställdhet ska integreras i all verksamhet. Beslut inom alla områden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.
- Verksamheten ska bedrivas så att kvinnor och män får del av vägtransportsystemets service på lika villkor. Regler och förhållningsätt ska ses över systematiskt för att säkerställa att värderingar och behov hos olika grupper av kvinnor och män tillmäts samma vikt. Kunskap om gruppernas förutsättningar, behov och önskemål ska samlas in, analyseras och beaktas i verksamheten.
- Resultaten av övriga transportpolitiska delmål ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.

I Strategisk plan redovisas mål och mått som kan användas till att mäta eventuella skillnader mellan kvinnors och mäns resvanor och möjligheter att påverka transportsystemets utformning och förvaltning. Dessa mål och mått ska utvecklas både i det interna och externa arbetet för att bättre spegla arbetet med jämställdhetsintegrering. (Se bilaga 1).

4. Strategier och åtgärdsområden

4.1 STRATEGIER – VÄGVERKETS MÅLBILD

Vägverket har tolkat regeringens krav på att uppnå ett jämställt vägtransportssystem i en målbild som tydliggörs genom fem strategier. Strategierna utgår från den inriktning av verksamheten, utmaningar och utveckling av internt arbetssätt, som beskrivs i Strategisk plan (se kapitel 3). De utgör ett underlag för vilka områden som är särskilt viktiga för Vägverket att arbeta med för att ett jämställt transportsystem ska kunna uppnås. De är giltiga över flera år men ska revideras kontinuerligt. Strategierna utgår från kvinnors och mäns lika rättigheter och möjligheter att använda vägtransportsystemet och ska leda till att vissa resultat och tillstånd uppnås. I kommentarer till varje strategi preciserar vi omfattningen.

Strategierna är inte direkt relaterade till *enskilda* verksamheter. En förutsättning för att nå målen är att de verksamheter som bedrivs med inriktning på övriga transportpolitiska delmål

bidrar till att uppfylla även jämställdhetsmålen. För det behövs ytterligare konkretisering av strategierna inom olika verksamheter.

Strategi 1

Kvinnor och män ska ha en jämställd representation i arbetsgrupper, beslutandegrupper och styrgrupper samt jämställd ansvarsfördelning inom vägtransportsektorn.

Kommentar: Att kvinnor och män finns **närvarande** där arbete pågår och beslut fattas är en kvantitativ förutsättning för att kunna vara delaktig och forma vägtransportssystemet. Den kvalitativa delen av målet handlar om villkoren för beslutsfattandet, det vill säga vem som har makt över dagordningen och inflytande över de frågor och beslut som fattas. Detta gäller såväl internt på Vägverket som i de grupper där vi samarbetar med externa representanter i rollen som myndighet med sektorsansvar för vägtransportssystemet.

Strategi 2

För att uppnå en jämställd transportförsörjning, som samtidigt är både samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar, måste kvinnor och män ha lika möjlighet att nyttja vägtransportssystemet.

Kommentar: Samhällsekonomiska analyser ligger till grund för beslut om väginvesteringar, kollektivtrafiksatsningar med mera. Vägverket ska beakta kvinnors och mäns preferenser och värderingar vid tillämpning av dessa analyser utifrån målet att båda könen ges samma möjligheter att utnyttja vägtransportssystemet.

Strategi 3

All individbaserad statistik ska delas upp på kvinnor och män och eventuella skillnader ska beaktas vid analyser

Kommentar: Med individbaserad statistik avses statistik som direkt eller indirekt gäller fysiska personer. Det innebär att all statistik som gäller individer måste vara insamlad, analyserad och presenterad efter kön. Tillgång till grundläggande fakta om kvinnors och mäns situation är en förutsättning för att kunna arbeta med jämställdhetsintegrering och därmed uppnå ett jämställt vägtransportssystem.

Strategi 4

Vägverkets medarbetare ska ha kunskap, kompetens och förståelse för vad jämställdhetsintegrering innebär och tillämpa ett jämställdhetsperspektiv inom sina ansvarsområden.

Kommentar: Kunskap om jämställdhet utgör en grund för acceptans och är en nödvändig ingrediens för att kartlägga och analysera verksamheten. När medarbetarna tillämpar ett jämställdhetsperspektiv bidrar de aktivt till ökad jämställdhet, både internt och externt i vägtransportsystemet. Vägverket bör i rollen som sektorsansvarig, verka för att andra aktörer ökar sina kunskaper i jämställdhetsintegrering och utvecklar sina verksamheter utifrån jämställdhet. Exempel på andra aktörer är branschorganisationer, kommuner, trafikföretag och tillverkningsindustri.

Strategi 5

Vid tillämpning av Vägverkets ledningssystem ska ett jämställdhetsperspektiv beaktas.

Kommentar: En fördjupad mål- och resultatdialog där jämställdhet beaktas är central. En vidareutveckling av mål, mått och indikatorer är nödvändig, dels kvalitativt, dels kopplat till etappmålen för övriga transportpolitiska delmål.

4.2 ÅTGÄRDSOMRÅDEN

I följande kapitel beskrivs vilken inriktning Vägverkets arbete för jämställdhet ska ha under åren 2008 till 2010, då en avstämning sker. Åtgärdsområdena förtydligar de utmaningar och mål i Strategisk plan som kan användas till att mäta skillnader mellan kvinnors och mäns resvanor och möjligheter att påverka transportsystemets utformning och förvaltning. Åtgärdena finns både i det interna och i externa arbetet.

Åtgärdsområdena har en förankring i de strategier (se avsnitt 4.1) som utgör en **målbild** av ett jämställt transportsystem.

Vägverket ska inrikta sina insatser och åtgärder på följande områden:

- Kunskap och forskning
- Planering och genomförande
- Säker trafik och klok användning av transportsystemet
- Styrning, mått och effektsamband

4.3 KUNSKAP OCH FORSKNING

Kvinnors och mäns perspektiv måste finnas med både vid prioritering av forskningsområden och när forskningsprojekt utformas och bedöms. Vägverket ska samverka med övriga transportverk för att stimulera jämn könsfördelning inom forskningen. Inom området transportkvalitet behövs kunskap och mått för tillförlitlighet, trygghet, flexibilitet, bekvämlighet och framkomlighet. Tillgången till information ska utvecklas ur ett jämställdhetsperspektiv. Inom fordonsforskningen behövs forskning inom bland annat krocksäkerhet som tydligt bidrar till utjämning av kvinnors och mäns olika förutsättningar. Det innebär att anslagen till forskningen behöver fördelas om. Medarbetarna ska få utbildning för att kunna tillämpa ett jämställdhetsperspektiv inom sina arbetsområden. Inom sektorsansvaret ska Vägverket verka för att andra aktörer får kunskap och börjar agera inom området. Genom nätverk ska den offentliga och privata sektorn förse med kunskap, verktyg och stöd.

Följande åtgärder ska bidra till ökad jämställdhet inom område kunskap och forskning.

- Senast år 2010 har 25 procent av medarbetarna genomfört en utbildning som gett dem kompetens att tillämpa metoder för jämställdhetsintegrering.
- Senast år 2009 ska samtliga chefer ha gått utbildning i jämställdhet.
- Senast år 2010 ska samtliga utbildningar och kurser som upphandlas och genomförs av Vägverkets personal ha ett jämställdhetsperspektiv där så är relevant.
- Senast år 2009 har samtliga medarbetare genomfört datorledd grundutbildning i jämställdhet.
- Senast år 2010 ska fördelningen mellan kvinnor och män som handlägger FUD vara jämn (inget kön har lägre representation än 40 procent).
- Senast år 2009 ska samtliga inriktningsdokument för FUD beakta forskningsbehov för jämställdhet.
- Senast år 2010 ska krav ställas på att samtliga forskningsansökningar redovisar om och hur jämställdhet berörs.

4.4 PLANERING OCH GENOMFÖRANDE

Jämställdhet i den fysiska vägplaneringen handlar om kvinnors och mäns möjligheter att påverka samt om fördelningen av resurser. Transporternas kvalitet förbättras genom att olika kundgruppers prioriteringar och förutsättningar lyfts fram. Transportsystemet tillgodoser behov som inte enbart gäller själva transporten och utgör en grundförutsättning för såväl medborgarnas livskvalitet som näringslivets tillväxt.

Det finns inget färdigt facit för hur exempelvis en jämställd väg eller busstation ser ut. Ansvariga inom planeringsprocessen måste hitta lösningar som passar kvinnor och män och ha en god förståelse för att medborgarna kan ha olika erfarenheter och preferenser. En jämställd planeringsprocess ökar möjligheterna för att själva produkten, transportsystemet, blir mer jämställt. En anpassning av vägplanering, drift och underhåll till kundgruppernas behov omfattar allt från övergripande strukturer (resandemönster, transportval) till detaljutformning av trygga miljöer (belysning, gestaltning).

Kommunikationen mellan beslutsfattare och brukare av systemet är grundläggande för att kvalitetssäkra transportsystemet. En god dialog ger kunskap som är en förutsättning för att medborgarnas och näringslivets behov ska tas tillvara. Vägverket ska utveckla formen för samrådsmöten (vid investeringsobjekt), inklusive genomförande och utvärdering samt övriga samverkans- och dialogtyper.

Följande åtgärder ska bidra till ökad jämställdhet inom område planering och genomförande.

- Senast år 2010 ska fördelningen mellan kvinnor och män som deltar i besluts- och arbetsgrupper internt och externt vara jämn (inget kön ska ha en representation som understiger 40 procent).
- Vägverket ska fortlöpande i samarbetsprojekt med myndigheter och organisationer främja en fysisk utformning som leder till ökad trygghet.
- Handboken Vägars och gators utformning (VGU) ska fortlöpande uppdateras med senaste kunskap om utformning av trygga miljöer.
- Handböcker inom ämnesområdet planering ska fortlöpande uppdateras ur ett jämställdhetsperspektiv.
- Senast år 2010 ska samtliga fördjupningsdokument samt styrande dokument i Vårt sätt att arbeta ha ett jämställdhetsperspektiv.
- Vägverket ska fortlöpande utveckla, förbättra och utvärdera formen för samrådsmöten (investeringsobjekt) samt övriga samverkans- och dialogtyper.

4.5 SÄKER TRAFIK OCH KLOK ANVÄNDNING AV TRANSPORTSYSTEMET

Förarutbildningens innehåll och upplägg ska utvecklas så att den bidrar till ett säkert beteende hos både kvinnor och män. Detta ska leda till ökad trafiksäkerhet inom de särskilt utpekade problemområdena hastighet, nykterhet och bältesanvändning. Uppenbara könsmonster finns inom dessa områden. Därför går arbetet med jämställdhetsintegrering tydligt att koppla till effekter inom trafiksäkerhetsområdet. Detta bör framgå och nyttjas i Vägverkets framtida arbete.

För att regionförstoring ska vara jämställd krävs att den fungerar för både kvinnor och män. Kvinnors och mäns lokala arbetsmarknadsregioner skiljer sig åt i storlek. Detta måste beaktas i Vägverkets arbete med positiv regional utveckling. Kvinnor väljer oftare kollektivtrafik för resandet och män väljer i större utsträckning bil. Män reser mer arbetsrelaterat, kvinnor reser mer för service och inköp. Denna kunskap ger möjlighet att utforma ett klokare sätt att använda transportsystemet med hänsyn till bättre säkerhet och trygghet, minskad miljöpåverkan och en effektivare energianvändning i trafiken.

Följande åtgärder ska bidra till ökad jämställdhet inom område säker trafik och klok användning av transportsystemet.

- Senast år 2009 ska Vägverket ur ett trafiksäkerhetsperspektiv utreda, beskriva och analysera skillnader som finns mellan kvinnors och mäns beteende.
- Senast år 2010 ska Vägverket utarbeta en strategi för trafiksäkerhetsåtgärder med särskild inriktning på kön.
- Senast år 2010 ska analys genomföras för att utröna om förarutbildningen kräver riktade åtgärder baserat på kön.
- Senast år 2009 ska Vägverket ta fram en metodik för analys av kvinnors och mäns verkliga pendlingsmönster.
- Senast år 2010 ska Vägverket genomföra en analys av kvinnors och mäns verkliga pendlingsmönster.

4.6 STYRNING, MÅTT OCH EFFEKTSAMBAND

Metodik, och planerings- och uppföljningsverktyg ska utvecklas. Dialogen om mål och resultat bör fördjupas och beakta jämställdhet. Individbaserad statistik ska samlas in, analyseras och presenteras efter kön. Vägverket ska initialt se över den statistik och de analyser som presenteras dels på webbplatsen vv.se och på intranätet. All individbaserad statistik i årliga

uppföljningsdokument ska redovisas och analyseras på kön. Individbaserade mått som används i styr- och ledningsprocesser (mål- och mått databasen, mätplanen) ska analyseras utifrån kön. En viktig del i kunskapsuppbyggnaden är att känna till effekten av de åtgärder som genomförs. Därför behöver metodik och verktyg utvecklas och förvaltas för uppföljning såväl internt som externt.

När åtgärder i vägtransportsystemet ger lika mycket nytta för kvinnor och män har målet om det jämställda vägtransportsystemet närmat sig. Därför måste effektsamband och ekonomiska kalkyler utvecklas. Ett utvecklingsområde är studier av betalningsvilja, det vill säga studier hur kvinnor och män monetärt värderar olika effekter. Kvinnors och mäns värdering av komfort, trygghet och miljöpåverkan behöver studeras för att sedan kunna kvantifieras i konsekvensbeskrivningar. Likaså kan effektsambanden se olika ut för kvinnor och män. Vid uppdateringar eller framtagning av nya effektsamband behöver detta utvecklas. Ett jämställdhetsperspektiv bör införas i de samhällsekonomiska analyserna. Detta bör redovisas i den samlade effektbedömningen, samordnat med resultat från kalkylverktygen (oftast EVA och Samkalk/Sampers). I ett första steg kan man söka utveckla nyckeltal som skildrar skillnader mellan kön, i ett andra steg kan man utveckla effektsamband som baseras på kvinnors och mäns beteenden. Det kan också gälla olika värderingar av restid, miljö och trafiksäkerhet för kvinnor och män och hur dessa skillnader beaktas i den samhällsekonomiska kalkylen. Kalkylvärderingar och flera av de samhällsekonomiska analysverktygen utformas gemensamt av trafikverken och SIKa. Vägverket bör aktivt driva dessa frågor inom ramen för denna samverkan.

Följande åtgärder ska bidra till ökad jämställdhet inom område styrning, mått och effektsamband.

- Senast år 2009 är all individbaserad statistik på Vägverkets interna och externa webbplats redovisad och analyserad på kön.
- All individbaserad statistik i Vägverkets publikationer och strategiska dokument (styrdokument, policydokument med flera) ska vara redovisade och analyserade på kön.
- Senast år 2009 ska befintliga individbaserade mått i mål- och mått databasen (eller de mått som används i Vägverkets verksamhet för mål- och resultatstyrning) vara uppdelade och analyserade på kön.

- Senast år 2009 ska alla kundundersökningar (beställningar om kundfakta) redovisas och analyseras på kön.
- Senast år 2010 ska ett jämställdhetsperspektiv införas i, eller komplettera, de samhällsekonomiska analyserna i bland annat EVA och Samkalk/Sampers.
- Vid uppdatering eller utveckling av nya effektsamband ska eventuella skillnader i effekterna för kvinnor och män beaktas.

5. Effekter

Jämställdhetsintegrering är en strategi och ett sätt att arbeta för att nå uppsatta jämställdhetsmål som ska ingå i Vägverkets systematiserade arbete med kundorienteringen. Därigenom säkras att arbetet utgår från behoven hos medborgarna, kvinnor och män, samt uppdragsgivarens krav. Samhällsekonomiska konsekvenser blir att Vägverket får en mer jämställd fördelning av de offentliga resurserna och nyttan för medborgarna. En konkret kostnad är svår att ange eftersom integrering ska ingå i det dagliga arbetet och beaktas inom respektive arbetsområde.

5.1 KUNSKAP OCH FORSKNING

De åtgärder som ligger inom ramen för forskning beräknas inte medföra ökade kostnader. Att beakta kvinnors och mäns perspektiv samt att ha en jämn könsfördelning inom FUD-verksamheten leder till högre kostnadseffektivitet. Jämställdhetsperspektivet i inriktningsdokument samt krav på att samtliga forskningsansökningar redovisar om och hur jämställdhet berörs ska beaktas i samband med att dessa dokument revideras.

Utbildningsinsatserna kommer att medföra kostnader som går att beräkna för varje verksamhetsområde när de utser kompetensområden för utbildning. Kurser och utbildningar som Vägverket upphandlar ska kvalitetssäkras ur ett jämställdhetsperspektiv. Exempelvis ska jämställdhet ingå som ett kunskapsområde för "nya ledare". Den datorbaserade utbildningen för alla medarbetare (exklusive affärsenheter) beräknas kosta omkring 2 miljoner kronor att genomföra.

5.2 PLANERING OCH GENOMFÖRANDE

Kostnaderna för planering och genomförande ligger inom ramen för ordinarie utvecklingsarbete. En systematisk översyn av verksamheten säkrar jämställdhetsarbetet och

måluppfyllelse på ett kostnadseffektivt sätt.

5.3 SÄKER TRAFIK OCH KLOK ANVÄNDNING AV TRANSPORTSYSTEMET

Den stora delen av kostnaderna ligger inom ordinarie utvecklingsarbete. Kostnader för utredningar och analyser om kvinnor och män ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan hållas låga eftersom individbaserad statistik och kunskap redan finns. Metodutveckling och analys av kvinnors och mäns pendlingsmönster beräknas uppgå till omkring 5 miljoner kronor.

5.4 STYRNING, MÅTT OCH EFFEKTSAMBAND

Mycket av den statistik som Vägverket använder kommer från databaser där uppgifterna finns fördelade på kvinnor och män. Att kvinnor och män inte redovisas och statistiken analyseras på kön handlar ofta om hur medvetna ansvariga inom olika verksamhetsområden är om vikten av detta. Detta gäller statistik som redovisas på Vägverkets interna och externa webbplats samt i strategiska dokument, styrdokument, policydokument och andra viktiga dokument. Kostnader för kundundersökningar kan beaktas inom ordinarie utvecklingsarbete.

För närvarande är det inte möjligt att fördela resultat på kvinnor och män i Sampers. En uppdelning på kvinnor och män i kommande versioner av Sampers kan ske i samband med en uppdatering av Sampers med de nya indata som finns tillgängliga från Resvaneundersökning (RES0506) 2006. Vid analyser av större vägobjekt kan den jämställdhetsanpassade versionen av Sampers användas (i dagsläget enbart tillgänglig i en förenklad form för Stockholm-Mälardalen). I normalfallet görs kalkyler med hjälp av EVA-verktyget, ibland i kombination med eller ersatt av Sampers/Samkalk. De samhällsekonomiska kalkylerna kompletteras med en samlad effektbedömning. I denna kan man när empiriskt material har tagits fram sammanfatta resultat uppdelade på kvinnor och män med utgångspunkt i schablonvärden och dagens beteenden. Kostnaderna för att utveckla Sampers/Samkalk så att analyser kan genomföras fördelat på kvinnor och män beräknas till ca 1 miljon kr. Detta bör beaktas inför arbetet med den nya planen för vägtransportområdet 2010-2019. Kalkyler och andra analyser för denna plan kommer i huvudsak att genomföras under år 2008.

6. Referenser

Konsekvenser av investeringsåtgärder m a p jämställdhet -
Metod för analys och bedömning (Vägverket konsult)

Vägen mot ett jämställt transportsystem - kunskapsdokument
med konkreta hjälpmedel (JämKom)

Samråd och dialog - En idébok för den som ska arrangera någon
form av dialog VST/Susanne de Lavall

Trafik för en attraktiv stad, utgåva 1 och 2 (VV, BV, BoV, SKL)

Checklista för jämställdhet i vägplaneringen, remiss Vägverket
Region Stockholm (2006)

Ett jämställt transportsystem i Stockholm – Så kan vi uppnå det!
Projektet Jämställda Kommunikationer (2007)

Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män SIKA (2002)

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

Resultat från 2006 års trafiksäkerhetsenkät Vägverket (2006)

Utredningen om stöd för jämställdhetsintegrering i staten
(N2005:02)

Makt att forma samhället och sitt eget liv – nya mål i
jämställdhetspolitiken SOU 2005:66

Makt att forma samhället och sitt eget liv – nya mål i
jämställdhetspolitiken, prop2005/06:155

Mer om fakta och forskning om jämställdhet och transporter
hittar du på följande webbplatser:

Regeringen webbplatser www.regeringen.se, under Demokrati
jämställdhet och mänskliga rättigheter

Projektet Jämställda kommunikationer hos Länsstyrelsen i
Stockholms län, www.ab.lst.se/jkom

Näringsdepartementets kommitté för jämställdhetsintegrering,
JämStöd, www.jamstod.se

Bilaga 1: Mål i Strategisk plan

Bilagan beskriver de mål i Strategisk plan som kan användas till att mäta skillnader mellan kvinnor och män i resvanor och möjligheter att påverka transportsystemets utformning och förvaltning både i det interna och externa arbetet. Dessa mått och mål ska utvecklas för att bättre spegla arbetet med jämställdhetsintegrering.

Samtliga mål som mäts med hjälp av NKI, nöjd-kund-index, finns med eftersom svaren kan brytas ner på kvinnors och mäns svar.

1 TRANSPORTSNÅLT SAMHÄLLE MED GOD TILLGÄNGLIGHET

Transportutvecklingen påverkas i huvudsak av samhällsutvecklingen i övrigt. Storleken på transportbehoven och möjligheterna att tillgodose dem med till exempel kollektivtrafik, påverkas bland annat av hur bostadsområden byggs, arbetsplatser anläggs och handel organiseras. För att Vägverket ska kunna medverka till ett långsiktigt hållbar transportsystem krävs att vår kunskap efterfrågas i lokal och regional samhällsplanering, samt att transportfrågorna finns med i ett tidigt skede av planeringen och på strategisk nivå.

Transportsnåla lösningar måste ge en god tillgänglighet så att medborgarnas och näringslivets behov tillgodoses. Detta ställer höga krav på Vägverket som kreativ samhällsbyggare.

Inom utmaningen Transportsnålt samhälle med god tillgänglighet finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Senast 2010 ska kvinnors och mäns respektive medverkan i planeringen av vägtransportsystemet vara minst 40 procent.
- Senast 2017 ska måluppfyllelsen för de transportpolitiska målen vara lika för kvinnor och män.

Befintligt mått: Kvinnor som medverkar i arbetsgrupper eller andra samarbetsforum i Vägverkets externa verksamheter, andel (%) av totalt antal personer (5712).

Nytt mått: Kvinnor som medverkar i arbetsgrupper eller andra samarbetsforum i Vägverkets interna verksamhet, kopplat till verksamhetsplanering och strategisk planering, andel (%) av totalt antal personer.

Utveckling av mått: Kvinnors och mäns medverkan i planeringsprocessen bör mätas ur en kvalitativ aspekt. Mått bör utvecklas för att mäta i vilken utsträckning hänsyn tas till kvinnors och mäns synpunkter. (Se 4.4 Planering och genomförande).

2 BÄTTRE MOBILITET FÖR PENDLARE OCH GODSTRANSPORTER

Transportsystemet ska medverka till hållbar tillväxt och välfärd. Ur detta perspektiv är effektiva resor till och från arbetet avgörande. Det är alltså särskilt viktigt att hitta lösningar som är särskilt avpassade för just arbetspendling och godstransporter.

Inom utmaningen Bättre mobilitet för pendlare och godstransporter finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Medborgarna ska trendmässigt under planperioden bli nöjdare med tillförlitligheten för arbetspendlingsresor i vägtransportsystemet.

Befintligt mått: NKI (nöjdkundindex) för medborgarnas nöjdhet med tillförlitligheten för arbetspendlingsresor i vägtransportsystemet, indexvärde 0-100 (NKI)

- Andelen kollektivtrafikresor vid arbetspendling ska öka under planperioden

Befintligt mått: Yrkesarbetande män som reser med kollektivtrafik till sitt arbete, antal arbetsresor och andel (%) av totalt antal arbetsresor för män (5710).

Befintligt mått: Yrkesarbetande kvinnor som reser med kollektivtrafik till sitt arbete, antal arbetsresor och andel (%) av totalt antal arbetsresor för kvinnor (5711).

Utveckling av mått: Ovanstående mått om medborgarnas nöjdhet med tillförlitlighet på arbetsresor ska redovisas fördelat på kvinnor och män samt på bil och kollektivtrafik. (Se bilaga 4 och avsnitt 4.5 Säker trafik och klok användning av transportsystemet).

3 ATTRAKTIVA TÄTORTER OCH STORSTÄDER MED BÄTTRE TRANSPORTSYSTEM

Gatorna och vägarna i tätorter skiljer sig från vägarna på landsbygden genom att de har fler funktioner. Konflikter mellan olika intressen blir tydliga när gator och vägar är en mötesplats där människor ska kunna vistas och känna trygghet, och samtidigt som de är en del i transportsystemet.

Inom utmaningen Attraktiva tätorter och storstäder med bättre transportsystem finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Medborgarna ska kunna vistas tryggt och säkert i tätortens väg- och gatumiljö

Befintligt mått: NKI (nöjdkundindex) för boende i tätort med avseende på trygghet och säkerhet (NKI)

Befintligt mått: Dödade på det kommunala vägnätet, totalt antal (STRADA)

Befintligt mått: Svårt skadade på det kommunala vägnätet, totalt antal (STRADA)

- Restiden och restidsvariationen för kollektivtrafik på väg i högtrafik i storstad ska årligen minska under planperioden.

Mått utvecklas

- Restiden och restidsvariationen för bil på infarter och förbifarter i högtrafik i storstad ska inte öka under planperioden.

Mått utvecklas

Utveckling av mått: Ovanstående mått ska redovisas fördelat på kvinnor och män eller utvecklas så att effekter för kvinnor och män kan utläsas. (Se bilaga 4 och avsnitt 4.5 Säker trafik och klok användning av transportsystemet)

Detta bör beaktas inom arbetet med attraktiva tätorter och när nya mått utvecklas.

4 KLOK ANVÄNDNING AV TRANSPORTSYSTEM

Medborgarna efterfrågar bättre säkerhet och trygghet i trafiken. Sådana förbättringar nås genom ökad insikt, kunskap, motivation, stöd och stimulans. Härtill krävs övervakning av hur vägtransportsystemet används.

Den upplevda tryggheten ökar när gator och vägar är utformade på ett säkert sätt, trafikanterna följer reglerna, bilbälte och cykelhjälm används och alla som kör är nyktra följer hastighetsgränserna och använder ett miljöanpassat körsätt.

Inom utmaningen Klok användning av transportsystem finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Människornas trygghet vid användningen av vägtransportsystemet ska trendmässigt öka under planperioden.

Befintligt mått: NKI (nöjdhetsindex) för människor med avseende på trygghet vid användning av vägtransportsystemet, indexvärde 0-100 (NKI).

Utveckling av mått: Ovanstående mått ska redovisas fördelat på kvinnor och män. Nya mått bör utvecklas som mäter den "kloka" delen av användningen av transportsystemet. (Se bilaga 4 och avsnitt 4.5 Säker trafik och klok användning av transportsystemet)

5 ENKLARE OCH TYDLIGARE FÖR KUNDEN

Vägverket ska vara en modern förvaltning som är öppen och lyhörd för medborgarnas och näringslivets behov och förutsättningar. Samtidigt ska vi vara tydliga om Vägverkets uppdrag och förutsättningar. Medborgarna ska ha möjlighet att påverka Vägverkets verksamhet. Det ska alltid vara enkelt för medborgare och näringsliv att ha med Vägverket att göra.

Inom utmaningen Enklare och tydligare för kunden finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Andelen kunder som är nöjda med sina resor och transporter i vägtransportsystemet ska trendmässigt öka under planperioden.

Befintligt mått: NKI (nöjdhetsindex) för medborgare, indexvärde 0-100 (5925).

- Andelen kunder som är nöjda med sina kontakter med Vägverket ska öka under planperioden.

Befintligt mått: Nöjda externa kunder till kundtjänst, andel (%) (2854)

Befintligt mått (TR): (nöjdhetsindex) för medborgare (8346)

Befintligt mått: Kunder som är nöjda med sina kontakter med Vägverket, kvinnor och män, andel (%). (Imagemätning genomförs vartannat år.)

Utveckling av mått: Samtliga ovanstående mått ska redovisas fördelat på kvinnor och män.

6 EFFEKTIV VÄGHÅLLNING

För att möta ökade krav från kunderna måste väghållningen ytterligare effektiviseras. Väghållningsåtgärder ska finansieras på ett robust och flexibelt sätt. Det ger Vägverket möjlighet att planera långsiktigt och att genomföra verksamheten effektivt.

Inom utmaningen Effektiv väghållning finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Kostnaden för samhällets väghållning ska trendmässigt minska under planperioden, samtidigt som kunderna upplever en förbättrad kvalitet.

Nytt mått: NKI (nöjdhetsindex) avseende samhällets väghållning, indexvärde 0-100.

Utveckling av mått: Forskning visar att kvinnor i högre grad än män påverkas av stress till exempel vid körning i dåligt vinterväglag, vid vägarbeten och där vägmarkeringarna är dåliga. Samtliga trafikanter gynnas om vi förbättrar underhållet på bilvägar och gång- och cykelvägar, speciellt vid is och snö, förbättrar vägmarkeringar och underhåll på landsbygden samt kontrollerar att vägskyltar är synliga. (Se vidare 4.4 Planering och genomförande).

7 ATTRAKTIVT OCH KOMPETENT VÄGVERK I EN ATTRAKTIV TRANSPORTSEKTOR

En viktig framgångsfaktor för ett fungerande transportsystem är tillgången till kompetent arbetskraft. Vägtransportsektorn ska attrahera och behålla kreativa, engagerade och kompetenta medarbetare. Det innebär att verksamheten ska kännetecknas av utvecklande arbetsuppgifter och goda arbetsvillkor som jämställdhet och mångfald.

Inom utmaningen Attraktivt och kompetent Vägverk i en attraktiv transportsektor finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Antalet förstahandssökande per utbildningsplats (högskola, gymnasium eller yrkesskola), som leder till yrken specifika för transport- och anläggningssektorn, ska överstiga 1.

Nytt mått: Förstahandssökande per utbildningsplats (högskola, gymnasium eller yrkesskola) som leder till yrken specifika för transport- och anläggningssektorn, kvot.

- Antalet personer behöriga att köra taxi, buss eller lastbil i yrkesmässig trafik, ska årligen öka under planperioden.

Nytt mått: Personer behöriga att:

köra taxi, antal.

köra buss, antal.

köra lastbil, antal.

- Andelen nöjda medarbetare i Vägverket ska trendmässigt öka under planperioden.

Befintligt mått: NMI (Nöjmedarbetarindex), index 1-100 (1513).

- Vägverkets kompetens ska fortlöpande öka. Personalen ska ha en sådan sammansättning att specifika grupperns behov och förväntningar på Vägverkets tjänster kan tillgodoses.

Befintligt mått: Jämställdhetsindex, andel medarbetare och chefer som är kvinnor (5530).

Utveckling av mått: Ovanstående ska delas upp på kvinnor och män.

8 ETABLERAD VERKSAMHET: SÄKER TRAFIK OCH KOMMUNIKATION,

Medborgarnas och näringslivets uppfattning om Vägverket är en indikation på verksamhetens kvalitet.

Inom Etablerad verksamhet, säker trafik, finns följande mål och mått som berör jämställdhet:

- Antal dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor ska minska.

Befintligt mått: Dödade på hela det svenska vägnätet, totalt antal (2826).

Befintligt mått: Svårt skadade på hela det svenska vägnätet,

Utveckling av mått: Måtten ska delas upp och redovisas fördelat på kvinnor och män. Inom detta område finns tydliga skillnader i kvinnors och mäns uppträdande där särskilt unga män är överrepresenterade i olycksstatistiken. (Se bilaga 4)

Inom Etablerad verksamhet, kommunikation, finns följande mål och mått berör jämställdhet:

- 75 procent av allmänheten ska anse att Vägverket är öppet, trovärdigt och en kreativ samhällsbyggare.

Befintligt mått: Allmänhetens syn på Vägverket som öppet och trovärdigt, och en kreativ samhällsbyggare, andel (%) Iagemätning

- 80 procent av allmänheten ska känna till att Vägverket har ett övergripande ansvar inom vägtransportsektorn.

Befintligt mått: Allmänhetens kunskap om Vägverket som övergripande ansvarig inom vägtransportsektorn, andel (%) Iagemätning

- Medborgare, företagare och institutioner ska tycka att det är enkelt att utföra sina ärenden och komma i kontakt med registerverksamheten.
- Vägverket ska vara ett föredöme i tillgänglighetsfrågor för övriga myndigheter i Sverige.

Utveckling av mått: Ovanstående mått ska redovisas fördelat på kvinnor och män. Måttet om tillgänglighetsfrågor kan formuleras som "föredöme i tillgänglighets- och jämställdhetsfrågor".

Bilaga 2 – Strategier i fördjupningsdokument, utmaningar i Strategisk plan (SP), åtgärdsområden samt åtgärder

Mål och mått som berör jämställdhet i Strategisk plan redovisas i bilaga 1.

Strategi i fördjupningsdokumentet	Utmaning/etablerad verksamhet i SP	Åtgärdsområden	Åtgärder
Kvinnor och män ska ha en jämställd representation i arbetsgrupper, beslutandegrupper och styrgrupper samt jämställd ansvarsfördelning inom vägtransportsektorn	- Samtliga utmaningar - Etablerad verksamhet: "Säker trafik"	4.3 Kunskap och forskning 4.4 Planering och genomförande	<ul style="list-style-type: none"> Senast år 2010 ska fördelningen mellan kvinnor och män som handlägger FUD vara jämn. (Inget kön understiger 40 procent). Senast år 2009 ska samtliga inriktningsdokument för FUD beakta forskningsbehov för jämställdhet. Senast år 2010 ska krav ställas på att samtliga forskningsansökningar redovisar om och hur jämställdhet berörs. Senast år 2010 ska fördelningen mellan kvinnor och män som deltar i besluts- och arbetsgrupper internt och externt ska vara jämn.
För att uppnå en jämställd transportförsörjning, som samtidigt är både samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar, måste kvinnor och män ha lika möjlighet att utnyttja vägtransportssystemet.	- Transporteffektivt samhälle med god tillgänglighet - Attraktiva tätorter och storstäder med bättre transportsystem - Utveckling av internt arbetssätt	4.3 Kunskap och forskning 4.4 Planering och genomförande 4.5 Säker trafik och klok användning av transportsystemet 4.6 Styrning, mått och effektsamband	<ul style="list-style-type: none"> Senast år 2010 har minst 25 procent av medarbetarna genomfört en utbildning som gett dem kompetens att tillämpa metoder för jämställdhetsintegrering. Senast år 2010 ska fördelningen mellan kvinnor och män som deltar i besluts- och arbetsgrupper internt och externt vara jämn. Handböcker inom ämnesområdet planering ska fortlöpande uppdateras ur ett jämställdhetsperspektiv. Senast år 2010 ska Vägverket utarbeta en strategi för trafiksäkerhetsåtgärder med särskild inriktning på kön. Senast år 2010 ska Vägverket genomföra en analys av kvinnors och mäns verkliga pendlingsmönster. All individbaserad statistik i Vägverkets publikationer och strategiska dokument (styrdokument, policydokument med flera) ska vara redovisade och analyserade på kön. Vid uppdatering eller utveckling av nya effektsamband ska eventuella skillnader i effekterna för kvinnor och män beaktas. Senast år 2010 ska ett jämställdhetsperspektiv införas i, eller komplettera, de samhällsekonomiska analyserna ibland annat EVA och Samkalk/Sampers. Vägverket ska fortlöpande i samarbetsprojekt med myndigheter och organisationer främja en fysisk utformning som leder till ökad trygghet. Handboken Vägars och gators utformning ska fortlöpande uppdateras med senaste kunskap om trygga miljöer.

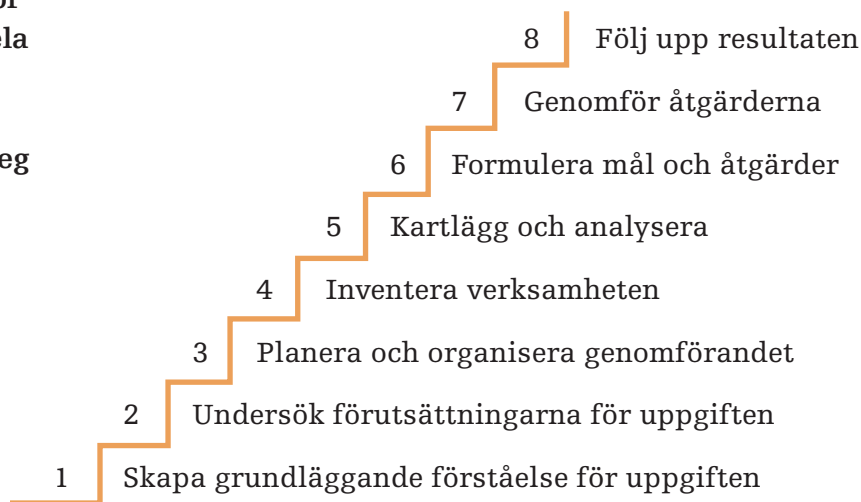
<p>All individbaserad statistik ska delas upp på kvinnor och män och eventuella skillnader ska beaktas vid analyser.</p>	<p>- Samtliga utmaningar - Etablerad verksamhet: "Säker trafik"</p>	
<p>4.3 Kunskap och forskning 4.4 Planering och genomförande 4.5 Säker trafik och klok användning av transportsystemet 4.6 Styrning, mått och effektsamband</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Senast år 2010 har minst 25 procent av medarbetarna genomfört en utbildning som gett dem kompetens att tillämpa metoder för jämställdhetsintegrering. • Senast år 2010 ska krav ställas på att samtliga forskningsansökningar redovisar om och hur jämställdhet berörs. • Senast år 2010 ska fördelningen mellan kvinnor och män som deltar i besluts- och arbetsgrupper internt och externt vara jämn. • Vägverket ska fortlöpande utveckla, förbättra och utvärdera formen för samrådsmöten (investeringsobjekt) samt övriga samverkans- och dialogtyper. • Senast år 2009 ska Vägverket ur ett trafiksäkerhetsperspektiv utreda, beskriva och analysera skillnader som finns mellan kvinnors och mäns beteende. • Senast år 2010 ska Vägverket utarbeta en strategi för trafiksäkerhetsåtgärder med särskild inriktning på kön. • Senast år 2010 ska analys genomföras för att utvärdera om förutbildningen kräver riktade åtgärder baserat på kön. • Senast år 2009 ska Vägverket ta fram en metodik för analys av kvinnors och mäns verkliga pendlingsmönster. • Senast år 2009 är all individbaserad statistik som redovisas på Vägverkets interna och externa hemsida redovisad och analyserad på kön. • All individbaserad statistik i Vägverkets publikationer och strategiska dokument, (styrdokument, policydokument med flera) ska vara redovisade och analyserade på kön. • Senast år 2009 ska befintliga individbaserade mått i mål- och mått databasen (eller de mått som används i Vägverkets verksamhet för mål och resultatstyrning) vara uppdelade och analyserade på kön. • Senast år 2009 ska alla kundundersökningar (beställningar om kundfakta) redovisas och analyseras på kön. • Vid uppdatering och utveckling av nya effektsamband ska eventuella skillnader i effekterna för kvinnor och män beaktas. • Senast år 2010 ska ett jämställdhetsperspektiv införas i, eller komplettera, de samhällsekonomiska analyserna i bland annat EVA och Samkalk/Sampers.

<p>Vägverkets medarbetare ska ha kunskap, kompetens och förståelse för vad jämställdhetsintegrering innebär och tillämpa ett jämställdhets-perspektiv inom sina ansvarsområden.</p>	<p>- Samtliga utmaningar - Etablerad verksamhet: "Säker trafik"</p>	<p>4.3 Kunskap och forskning</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Senast år 2010 har minst 25 procent av medarbetarna genomfört en utbildning som gett dem kompetens att tillämpa metoder för jämställdhetsintegrering. • Senast år 2009 ska samtliga chefer ha gått utbildning i jämställdhet. • Senast år 2010 ska samtliga utbildningar och kurser som upphandlas och genomförs av Vägverkets personal ha ett jämställdhetsperspektiv där så är relevant. • Senast år 2009 har samtliga medarbetare genomfört datorledd grundutbildning i jämställdhet.
<p>Vid tillämpning av Vägverkets ledningssystem ska ett jämställdhetsperspektiv beaktas.</p>	<p>Utveckling av internt arbetssätt</p>	<p>4.3 Kunskap och forskning 4.4 Planering och genomförande 4.6 Styrning, mått och effektsamband</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Senast år 2010 har minst 25 procent av medarbetarna genomfört en utbildning som gett dem kompetens att tillämpa metoder för jämställdhetsintegrering. • Senast år 2010 ska samtliga fördjupningsdokument samt styrande dokument i Vårt sätt att arbeta ha ett jämställdhetsperspektiv.

Bilaga 3 – Stegen i JämStöd-trappan

Nedan redovisas Vägverkets tolkning av JämStöd-trappan. Trappan består av åtta steg. Dessa ska ses som återkommande delar i en fortgående förändringsprocess.

Man går upp och ner för trappan till dess att hela organisationen (totalt sett) når tillräckliga resultat på samtliga steg



Trappsteg 1 – Skapa grundläggande förståelse och kunskap

Kunskap inhämtas om jämställdhet, kön och genus, svensk jämställdhetspolitik och jämställdhetsintegrering.

Trappsteg 2 – Undersök förutsättningarna, finns nyttan och viljan?

Möjligheter, nytta och vilja att jämställdhetsintegrera i verksamheten kartläggs. Finns prioriteringar från ledningen?

Trappsteg 3 – Planera och organisera, ta fram mål och strategi

Verksamheten planeras, mål för jämställdhetsintegreringen tas fram och tid och resurser avsätts för arbetet.

Trappsteg 4 – Inventera verksamheten, ta fram beslutsunderlag

Verksamheten inventeras och sammanställs, mål tas fram som underlag för beslut om analyser och förbättringar.

Trappsteg 5 – Kartlägg och analysera representation och könsmönster

Aktuella delar av verksamheten kartläggs och analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv.

Trappsteg 6 – Formulera förbättringsmål och åtgärder, inkl. mått för uppföljning

Åtgärdsplan, mål och mått utvecklas för uppföljning i både extern och intern verksamhet.

Trappsteg 7 – Genomför åtgärderna

Genomförandefas.

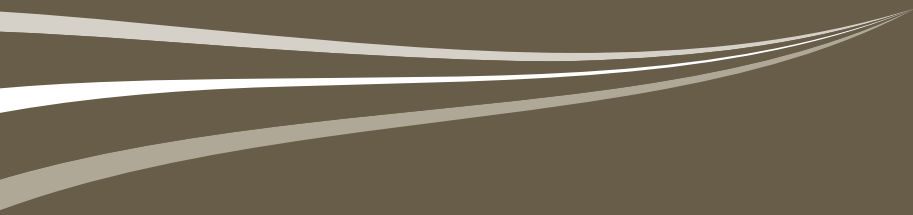
Trappsteg 8 – Följ upp resultaten samt utvärdera och sprid resultaten

Resultaten följs upp och utvärderas och information sprids för att synliggöra resultaten.

Bilaga 4 – Generella könsmönster i vägtransportsystemet, exempel

Forskning har bland annat visat på följande

Antal resor	Kvinnor och män reser ungefär lika mycket.
Färdsätt	Män kör bil, kvinnor kör bil eller reser kollektivt.
Information	Män söker oftare information om fordonsfrågor och kvinnor söker oftare information om människan i vägtrafiken.
Lokalisering arbete	Kvinnor arbetar närmare hemmet, män har tillgång till större och mer växande arbetsmarknadsregioner.
Regelefterlevnad	Fler kvinnor än män stöder nollvisionen och åtgärder som hastighetsbegränsare farthållare, automatisk trafiksäkerhetskontroll och alkolås. Fler män än kvinnor anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna.
Regelverk	Regelverk som exempelvis reseavdrag, förmånsbeskattning och subventionerad arbetsplatsparkering, är inte utformade för att främja jämställdhet.
Reslängd	Kvinnor reser kortare sträckor än män.
Restid	Män reser längre sträckor än kvinnor på lika lång tid
Riskbeteende	Män tar fler risker i trafiken än kvinnor, löper större risk att dödas eller skadas svårt och orsakar fler olyckor. Kvinnor är mer medvetna om säkerhetens betydelse och medtrafikanternas beteenden än vad män är. Män har en tendens att överskatta sin körförmåga, medan kvinnor tenderar att underskatta sin förmåga.
Ärende	Män reser mer arbetsrelaterat, kvinnor reser mer för service och inköp.
LA-regioner	Kvinnors och mäns lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) skiljer sig åt i antal och storlek. År 2004 var kvinnornas LA-regioner 103 st jämfört med 203 st år 1970. Männens LA-regioner uppgick till 69 st jämfört med 176 st år 1970.



Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se vagverket@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.



Vägverket