

Malmö stads jämställdhetsarbete från policy till implementering vid planering av Rosengårds station

- enkelt att ställa sig bakom, svårt att genomföra

Malmö City's gender equality work from policy to implementation when planning Rosengård station

- easy to preach, difficult to practice

Matilda Alfengård

Emilia Dall'Osso

Hållbar stadsutveckling: ledning och organisation

Magisternivå

15 högskolepoäng

VT 2018

Handledare: Christina Lindkvist Scholten

Sammanfattning

Under 2018 byggs den nya transportnoden Rosengårds station i Malmö. Syftet med denna studie är att förstå hur jämställdhet används som verktyg i planeringsprocessen för att skapa ett transportsystem som svarar mot både kvinnor och mäns behov på ett likvärdigt sätt. Malmö utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering antogs 2011 av Malmö stad och fallstudien utforskar hur jämställdhetspolicys implementerats i planeringen av Rosengårds station. Studien består av semi-strukturerade intervjuer och dokumentanalyser. Fallstudiens resultat pekar på att det jämställdhetsarbete som bedrivits främst har fokuserats på trygghet och saknar de kvalitativa ansatser som skulle behövas. Försvårande omständigheter i jämställdhetsintegreringen av planeringen har varit såväl organisatoriska som kunskapsmässiga faktorer, samt maktstrukturer i samhället. En kollektivtrafiksatsning som Rosengårds station är inte samma sak som att satsa på jämställdhet. Malmö stad uppfyller inte sina egna mål om jämställdhet som en del av alla beslut och planer. Glappet mellan visioner i policydokument kring jämställdhetsintegrering och det faktiska arbetet i Rosengårds station är stort, policymålen omsätts inte till praktisk handling.

Nyckelord: transportplanering, genus, jämställdhet, makt, kollektivtrafik, jämställt transportsystem, jämställdhetsintegrering, Rosengårds station

Abstract

In 2018, the new transport node Rosengård Station, will be built in the Rosengård district of Malmö. The purpose of this study is to understand how gender equality is used as a tool in the planning process to create transport system that aims to cater for both women and men's needs in an equivalent way. In 2011, Malmö City Council adopted a Development Plan for Gender Mainstreaming. This case study explores how gender equality policies were implemented in the planning of Rosengård Station. The study consists of semi-structured interviews and document analysis. The results from the case study indicate that the gender equality work has primarily focused on security, and consequently lacks qualitative approaches, that this paper argues, is highly needed. There have been several obstacles in the gender mainstreaming of the planning, especially in terms of how it's been organized, but also to lack of knowledge, as well as power structures in society. A public transport initiative, such as the construction of Rosengård Station, cannot be equaled to investing in gender equality. Malmö City does not fulfil its own goals of gender equality, in terms of its decisions and plans. There is a large gap between visions in policy documents on gender mainstreaming, and what has been realized in Rosengård Station. In other words, the policy goals are not translated into concrete action.

Keywords: transport planning, gender, equality, power, public transport, equal transport, gender mainstreaming, Rosengård station

Förkortningar

CEMR - Council of European Municipalities and Regions

SBK - Stadsbyggnadskontoret

GK - Gatukontoret

ÖP- Översiktsplan

UP- Malmös utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering

Förord

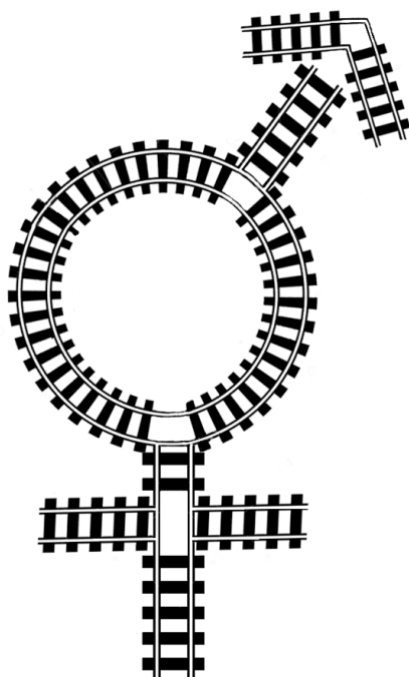
Det har varit en lärorik skrivprocess som gett oss insikter och lärdomar både professionellt och personligt. Vi anser att jämställdhet i mycket högre grad borde inkluderas i utbildningar som rör samhällsutveckling och stadsplanering.

Vi vill först och främst tacka våra respondenter som ställt upp och gett oss sin tid för att diskutera jämställdhetsintegrering i transport- och stadsplanering.

Slutligen vill vi även rikta ett särskilt tack till vår handledare Christina Lindkvist Scholten som under hela vägen motiverat oss att ta oss an det komplexa och känsliga ämne som jämställdhet fortfarande är, samt gett oss energi att fortsätta skriva.

Tack!

Emilia och Matilda
Malmö 2018



Innehållsförteckning

Sammanfattning	
Abstract	
Förkortningar	
Förord	
1. Inledning	1
1.1 Syfte och frågeställningar	2
1.2 Avgränsning	2
1.3 Disposition	3
2. Litteraturoversikt	4
2.1 Jämställdhet	4
2.2 Jämställdhetspolitik	4
2.3 Jämställdhet i transportplanering	5
Jämställdhet resmönster.....	6
2.4 Strategier för att arbeta med jämställdhet.....	7
2.5 Jämställdhetsarbete i praktiken.....	8
3. Teori	10
3.1 Genus och makt.....	10
3.2 Makt över rummet.....	11
3.3 Makt över utformningen av rummet.....	11
3.4 Rätten till stadens resurser	12
3.5 Människokroppen i transportrummet	13
4. Metod	15
4.1 Enfallsstudie.....	15
4.2 Semistrukturerade intervjuer	15
4.3 Dokumentanalys.....	17
4.4 Facebook-fråga.....	18
5. Fallet: Policyimplementering vid planering av Rosengårds station	19
5.1 Bakgrund:	19
Mål- och policydokument för jämställdhet och planering i Malmö stad.....	19
CEMR-deklarationen.....	19
Malmös Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering (UP).....	19
Malmö översiktsplan	21
Malmö trafik- och mobilitetsplan	21
Planprogrammet för Törnrosen och del av Örtagården i Rosengård i Malmö	21
Kontextuella förutsättningar	22
5.2 Resultat och Analys.....	24
5.2.1 Makten över rummet	24
5.2.2 Malmö stads jämställdhetsarbete.....	31
5.2.3 Vems är ansvaret att planeringen jämställdhetsintegreras?.....	36
6. Slutsatser	39
Förslag på vidare forskning	40
7. Avslutande diskussion	41

8. Källförteckning.....	43
Bilaga 1. Facebook-undersökning.....	47
Bilaga 2. Intervjuguide	52

1. Inledning

Rubriker i tidningar som handlar om att kvinnor blivit utsatta för våldtäkter, och debatter kring kvinnors rädsla och osäkerhet i staden, förekommer ofta. Oron för brott innebär att ungefär var tredje person någon gång under ett år har valt en annan väg eller färdväg (Brottsförebyggande rådet, 2018). Generellt upplever sig kvinnor mer otrygga än män och kön är den starkast kopplade parametern till oro och rädsla för hot och våld, mycket tydligare än till klass, etnicitet, ålder och bostadsområde (Andersson, 2005; Verisure, 2017). Trakasserier och ofredanden som sker i det offentliga rummet, inklusive i kollektivtrafiken, påverkar till största delen kvinnor (Anneroth, Andersdotter Fabre, Nilsson, & Färnman, 2017). Vilka kommunikationsalternativ som finns att tillgå medför både möjligheter och begränsningar i kvinnors och mäns vardagsliv (Boverket, 2018). Exempel på hur det kan se ut för kvinnor fick vi svar på när vi vände oss till ett socialt forum på internet där deltagarna är medvetna om jämställdhetsproblematik och intresserar sig för genusfrågor:

“Känner väldigt stress när jag ska åka kollektivt spec m barnen. Blivit utsatt på morgon, mitt på dagen och kvällen. Har blivit utsatt när jag är ensam, med sällskap och när jag varit ute med mina små barn. Män som tagit kontakt och inte ger sig, som rört min kropp om det är tomt eller smockfullt, män som blir arga när en tackar nej, män som redan är arga och skriker fula ord eller vill skämta/skrämmas, män som springer och slåss m varandra på ‘skoj’ och använde mig och barnvagn som skydd mot varandra på perrongen. Män som plankar och knuffar mig o barn osv. Nu frågar du om personliga erfarenheter men upplever att många av vännerna beskriver samma saker.” (skriftlig kommunikation, 8/2 2018).

Citatet är ett exempel som inkluderar aspekter på den fysiska utformningen av bussar och tåg, på samhällets könsmaktsordningar, trygghet och känsla av makt över platsen. Strukturella orättvisor, såsom att kvinnor generellt känner en större otrygghet, begränsar tillgången till offentliga platser och gemensamma resurser för vissa personer. Enligt Regeringen (2018A) ska transportsystemet *“vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov”*. Två av FN:s globala mål är speciellt relevanta i denna studie, nummer fem *Jämställdhet* och nummer nio *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*. Inom dessa ryms delmål som behandlar jämställd infrastruktur med rättvis tillgång för alla (UNDP, 2015).

Målen för hållbar utveckling sätter en universell agenda för hur framtiden bör se ut och hur orättvisor ska elimineras (UNDP, 2015), men utvecklingen kommer bara bli hållbar om kvinnor och män får tillgång till samma fördelar från arbetet med de globala målen (UN Women, 2018). Begreppet hållbarhet innefattar allas delaktighet, jämställdhet och jämlikhet (Hedenfelt, 2013; Nussbaum, 2000; Sen i Stigendal, 2017), därmed kan ett samhälle inte vara hållbart om det inte är jämställt. Intressekonflikter mellan könen visar på att det finns strukturella maktordningar som behöver adresseras (Hirdman, 2003), och dessa konflikter bör uppmärksammas i hållbarhetsarbetet för att det ska bli framgångsrikt (Campbell, 1996; Pope, Annandale & Morrison-Saunders, 2004; Hedenfelt, 2013). De globala målen är storskaliga och generella, men det finns beslut på mer detaljerad nivå som berör hur jämställdhet ska uppnås.

För att komma åt strukturella maktordningar som bidrar till ojämställdhet har EU formulerat en deklARATION, *Council of European Municipalities and Regions* (CEMR) om jämställdhet mellan

kvinnor och män på lokal och regional nivå (Sveriges Kommuner och Landsting, 2009). År 2007 beslutade Malmö stads kommunfullmäktige att underteckna CEMR:s deklARATION och har därmed förbundit sig till att ta fram en handlingsplan som redogör för hur arbetet med att jämställdhetsintegrera stadens organisation och serviceproduktion skulle ske (Sveriges Kommuner och Landsting, 2009). Det resulterade i policydokumentet *Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering* som antogs år 2011 i kommunfullmäktige (Malmö stad, 2011). Utvecklingsplanen är ett verktyg för att integrera jämställdhetsperspektivet i politiskt beslutsfattande och praktisk verksamhet, och transport och planering är ett prioriterat område för jämställdhetsintegrering i Malmö (Malmö stad, 2011). Konkret har det inneburit att Malmö stad investerat flera miljoner kronor i utbildnings- och processtöd för att försäkra sig om att målen med planen uppnås (Malmö stad, 2017).

Under 2018 påbörjades byggandet av den nya tågstationen i Rosengård, som ska bli en regional nod i transportsystemet, och stationen planeras vara färdig i december samma år (Malmö stad, 2018). Med utgångspunkt i Malmö stads ställningstagande för en jämställd stad kommer vi därför att undersöka hur Rosengårds station bidrar till att nå målet om ett jämställt transportsystem. Ur ett hållbart stadsutvecklings-perspektiv är det av största vikt att undersöka hur stationen har planerats så att alla ska kunna använda platsen och nyttja den service som ska erbjudas. Det handlar om vem som tillåts ta makten över platsen Rosengårds station, och på vilka villkor kvinnor och män kan ta del av samhällets gemensamma resurser.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna studie är att förstå hur jämställdhet används som verktyg i planeringsprocessen för att skapa ett transportsystem som svarar mot både kvinnors och mäns behov på ett likvärdigt sätt. Specifikt fokus ligger på hur jämställdhetspolicys implementerats i planeringen av Rosengårds station. För att uppnå vårt syfte ställer vi oss följande frågor:

1. *Hur arbetar Malmö stad för att nå det nationella målet om ett jämställt transportsystem, specifikt gällande jämställdhetsintegrering i planeringen av Rosengårds station?*
2. *Vilka faktorer försvårar implementering av jämställdhetspolicys i Malmö stad?*

1.2 Avgränsning

Studien avgränsas geografiskt till Rosengårds station i Malmö och tidsmässigt från år 2007 då Malmö stad antog CEMR-deklARATIONEN, fram till 2017 då de senaste korrigeringarna i planeringsunderlaget utfördes. Gällande policys avgränsas studiens fokus till Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering från Malmö stad 2011 men innefattar fler dokument från Malmö stad som presenteras i litteraturöversikten.

Denna studie har ett jämställdhetsfokus och den svenska jämställdhetspolitiken vilar på genusvetenskaplig grund. Studien bygger på litteraturgenomgång kring transportplanering med genusvetenskaplig ansats som teoretiskt ramverk.

1.3 Disposition

Kapitel 1 introducerar ämnet för uppsatsen samt syfte och frågeställningar, avgränsning och disposition.

Kapitel 2 är en litteraturöversikt samt beskriver metoder och strategier för jämställdhetsintegrering.

Kapitel 3 redogör för det teoretiska ramverket.

Kapitel 4 redovisar uppsatsens metod.

Kapitel 5 redogör för fallstudien med ett avsnitt för bakgrund, resultat och analys som innefattar både studiens empiriska del och uppsatsens analys. Dessa varvas utifrån vilket tema som behandlas.

Kapitel 6 redovisar för uppsatsens slutsatser samt ger förslag på vidare forskning.

Kapitel 7 är uppsatsens sista del som utgör en avslutande diskussion.

2. Litteraturöversikt

Uppsatsen berör forskningsfälten genus och transportplanering. Därför syftar följande kapitel till att redogöra för den rådande jämställdhetspolitiken i Sverige samt ge en bakgrund om jämställdhet i transportplanering. Kapitlet avslutas med att presentera metoder och strategier för att arbeta med jämställdhet.

2.1 Jämställdhet

Jämställdhet innebär jämlikhet mellan könen (jämställ.nu, 2017C). Jämlikhet syftar till individers lika värde medan jämställdhet handlar om strukturer i samhället, det innebär att det fortfarande finns enskilda kvinnor som har mer makt än enskilda män och grupperna kvinnor och män är inte enhetliga (jämställ.nu, 2017C). Jämställdhet är ett begrepp som innebär att vi antingen är jämställda eller inte och idag är vi ojämsställda (Andersson, B., personlig kommunikation, 23 februari 2018; Svedberg, 2013). Jämställdhetspolitiken utgår från Sveriges två juridiska kön: kvinna och man (jämställ.nu, 2017C). Formellt är diskrimineringslagen könsneutral men tillämpningen av den påverkas av normer för anställning, lönesättning och arbetsorganisation i praktiken (Mark, 2007; SFS 2008:567; jämställ.nu, 2017D). Normerna har uppstått historiskt genom att kulturella föreställningar och sociala normer bidragit till att kvinnor och män tilldelats olika platser, uppgifter och egenskaper i samhället (Hirdman, 2003).

2.2 Jämställdhetspolitik

Sverige och EU har som övergripande mål att ett jämställdhetsperspektiv ska finnas i all offentlig verksamhet och ingå som en naturlig del av verksamheten, vilket innebär att alla ska ansvara för att jämställdhetsaspekter vägs in i alla beslut som tas (jämställ.nu, 2017B). Det betyder att frågor och beslut ska prövas ur ett jämställdhetsperspektiv och konsekvenserna av hur förslag kan tänkas utfalla för kvinnor och män, flickor och pojkar ska analyseras (Boverket, 2018).

Jämställdhet är ett politiskt mål i Sverige som relaterar till könsstrukturen i samhället och innebär att kvinnor och män är lika mycket värda, har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter att forma samhället och sina egna liv (jämställ.nu, 2017C; Regeringen, 2018A). Det övergripande målet delas upp i sex delmål:

1. *”En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.*
2. *Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.*
3. *Jämställd utbildning*
4. *En jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.*
5. *Jämställd hälsa*
6. *Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.”* (Boverket, 2018).

På EU-nivå finns CEMR-deklarationen som är ett europeiskt direktiv och behandlar jämställdhet på lokal och regional nivå (jämställ.nu, 2017A). Se kapitel 5 för vidare beskrivning av Malmö stads antagande av CEMR-deklarationen och vad den innebär.

Sveriges transportpolitik inbegriper att skapa ett jämställt transportsystem (Regeringen, 2018A). Det transportpolitiska funktionsmålet *Tillgänglighet* lyder: ”*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov*” (Regeringen, 2018A).

2.3 Jämställdhet i transportplanering

Dagens samhälle som bygger på att människor bor på en plats och arbetar på en annan och utövar sina intressen på en tredje (Larsson & Jalakas, 2008) förutsätter att kvinnor och män får sina transportbehov tillgodosedda (Regeringen, 2018A), och kan förflytta sig utan att behöva uppleva utsatthet eller rädsla för att använda kollektivtrafiken. Idag är transportsystemet inte rättvist utformat (Svedberg, 2013). Även Polk (2008) skriver att transportsektorn är långt ifrån jämställd och menar att många av de som arbetar i sektorn inte anser att jämställdhetsfrågor är speciellt relevanta eller applicerbara. Faith-Ell och Levin (2013) påstår dock att planerare ofta är ense kring att planering bör involvera jämställdhet, men att de inte vet hur det ska gå till i praktiken eftersom det inte finns tydliga instruktioner över hur jämställdhetsarbete ska utföras. Planer och projekts påverkan på jämställdhet beskrivs vanligen stereotyp på grund av tidsbrist och att det inte prioriteras i organisationen. Likaså Polk (2008) menar att många av de åtgärder som syftar till att öka jämställdheten inom transportsektorn är förenklade och oorganiserade och att nästan inga resurser läggs på forskning kring jämställdhet inom transportsektorn. För att jämställdhetsperspektivet ska prioriteras i transportplanering, i konkurrens med andra perspektiv, krävs tydliga direktiv från exempelvis Regeringen eller Trafikverket (Levin, Faith-Ell, Scholten, Aretun, Halling & Thoresson, 2016). Glappet mellan politiken och praktiken är tydlig (Polk, 2008). Polk listar vad hon anser är de främsta hindren för att jämställdhetsintegrering inte implementeras utifrån den lagstiftning som finns:

1. Jämställdhet uppfattas inte som ett relevant mål inom transportsektorn
2. Det saknas grundläggande kunskap och expertis gällande genus och jämställdhet
3. Det finns ingen systematisk strategi för att hantera jämställdhet
4. Det saknas nödvändiga resurser, både tidsmässiga och finansiella, för att nå målet

Inom transportrelaterade yrken såsom transport- och trafikplanering är män överrepresenterade och arbetar i större utsträckning med frågor som anses vara mer relevanta (Svedberg, 2013). År 2008 skrev Polk att transportsektorn i Sverige var mansdominerad genom att ett antal yrken var typiskt ”manliga”, specifikt inom tekniska områden (Polk, 2008). Denna sektor, menar Polk (2008) karakteriseras av en viss inställning gentemot utbildning och hur transportrelaterade problem ska lösas, och där jämställdhet står för ett helt annat sätt att analysera och utvärdera sociala interaktioner. Men utvecklingen går framåt och idag är andelen kvinnor och män numeriskt lika inom transportsektorns nationella myndigheter och offentliga bolag, dock tas

beslut kring transportsystemet i hög grad på regional och lokal nivå och där är fördelningen inte lika jämställd (Trafikanalys, 2017). Beslut som rör transportsystemets utveckling bör fånga upp både mäns och kvinnors erfarenheter och därför behövs en jämn representation av män och kvinnor i transportsystemets beslutande församlingar, detta räcker dock inte för att göra beslutprocessen jämställdhetsintegrerad, mäns och kvinnors erfarenheter måste vägas in i transportsektorns alla beslutsled (Trafikanalys, 2017).

Transportplanering skiljer sig från övrig stadsplanering eftersom transportplanering bygger på traditioner med en teknisk ingenjörsmässig yrkesprofil med en rationell kunskapssyn (Svedberg, 2013). Inom stadsplanering arbetar fler kvinnor där sociala aspekter värderas högre. Arbetet med att integrera jämställdhetsfrågor i stadsplaneringen har kommit mycket längre än inom transportplaneringen, som fortfarande till stor del utgår från ingenjörskunskap och kvantitativ kunskap (Svedberg, 2013). I en teknikdominerad bransch uppstår en tveksamhet till sociala aspekter och problem som inte kan lösas med exempelvis beräkningsmodeller (Levin et al, 2016).

En annan anledning till att jämställdhet inte finns med i transportplaneringen är att det inte varit ett krav från beställaren i den offentliga upphandlingen av exempelvis konsulter eller entreprenörer (Faith-Ell & Levin, 2013). År 2011, fyra år efter Malmös undertecknande av CEMR-deklarationen, kom Levin och Faith-Ell fram till att Malmös jämställdhetsarbete grundar sig i policys med otydliga formuleringar vilket ledde till att det var svårt att arbeta med jämställdhet inom fysisk och kommunal planering. Det saknas ofta effektiva metoder för att genomföra jämställdhetsintegrering i ny kollektivtrafik- och järnvägsplanering, det finns inte många metoder för systematisk analys och konsekvensbedömning av jämställdhet som verkligen går att genomföra i praktiken (Faith-Ell & Levin, 2013).

Jämställdhet resmönster

Det förekommer skillnader i resmönster mellan könen. Kvinnor och män har olika attityder och värderingar till resande och olika färdmedel (Svedberg, 2013). Skillnader i resmönster mellan könen återspeglar större strukturer i samhället där kvinnor generellt tar ett större ansvar för det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män i högre utsträckning förvärvsarbetar (Trafikanalys, 2017). Drivkrafter bakom resvanor är en kombination av individuella val, infrastruktur, värden, upplevelser och könsmaktsordningar både i hemmet, på arbetsplatsen och i samhället generellt (Polk, 2008). Resor för att lämna och hämta barnen och resor för att besöka släkt och vänner utgör en något större andel av kvinnornas resor i jämförelse med männen - männen genomför fler resor till arbetet och fler tjänsteresor (SWECO, 2014A). Män genomför resor i högre utsträckning med bil än kvinnor, och kvinnors resor sker via gång, cykel eller buss i större utsträckning än männen (SWECO, 2014A; 2014B). Tiden som läggs på vardagsresande är densamma för kvinnor och män, men det finns stora skillnader i hur tiden för vardagsresandet distribueras och vilka ärenden som görs (Trafikanalys, 2017; SWECO, 2014A). Transportplanering tenderar att fokusera på faktiska beteenden och hur människor väljer att färdas (Levy, 2013), men en viktig aspekt vid analyser av resvanestatistik är att kritiskt förhålla sig till data och förstå att kvinnors och mäns resmönster inte nödvändigtvis signalerar

att det är så de faktiska behoven ser ut (Levin och Faith-Ell, 2011). Därutöver krävs förståelse för att kategorierna kvinnor och män inte är enhetliga.

Resans alla moment bör upplevas som trygga, inklusive gång- och cykelnät, fordon, stationer, hållplatser, informationssystem, service, parkeringar och byten, och resecentrum (Levin & Faith-Ell, 2011). Hållplatsens utformning är viktig, en hållplats som känns trygg är befolkad och bör ligga i anslutning till bebyggelse, har god tillgänglighet, går att överblicka utan skynda vrår och skymmande buskage, ligger nära viktiga målpunkter, har en god ljussättning som ger god överblick för den som står och väntar, har öppna ytor kring hållplatsen samt är fri från skadegörelse, klotter och lättklädda reklamkampanjer (Levin & Faith-Ell, 2011).

2.4 Strategier för att arbeta med jämställdhet

Jämställdhetsintegrering är en politisk strategi för att uppnå ett jämställt samhälle (jämställ.nu, 2017). Enligt FN är jämställdhetsintegrering en strategi för att göra såväl kvinnors som mäns synpunkter och upplevelser till en integrerad del av utformning, genomförande, övervakning och utvärdering av politik och program inom alla politiska, ekonomiska och sociala områden (Levin & Faith-Ell, 2011). Detta så att kvinnor och män gagnas i samma utsträckning och för att förhindra att ojämställdheten blir bestående. Det finns ingen universell metod att använda på alla projekt, Faith-Ell och Levin (2013) förespråkar att arbetet med jämställdhet bör anpassas efter varje enskild plan eller projekt.

För att implementera arbete med jämställdhet i en verksamhet behövs kunskap, men ofta betraktas inte jämställdhet som ett kunskapsområde. Istället, menar Andersson (2005), ses det som ett område som vilken som helst av verksamhetens personal kan arbeta inom utan att den anställda behöver en specifik kompetens. Detta leder till att jämställdhet inte blir prioriterat utan anses vara en kvinnofråga att "tycka till" kring (Andersson, 2005).

Callerstig (2014) menar att jämställdhetsintegrering som politisk strategi är enkel att ställa sig bakom, delvis på grund av dess vaghet. Strategin ger ingen direkt vägledning i sig för hur den ska genomföras, men den kan vara ett kraftfullt verktyg för att utmana ojämställdhet i organisationer (Callerstig, 2014). Ofta styrs jämställdhetsintegreringen av abstrakta policymål som gör att experimentellt lärande tillåts samtidigt som det är svårt att lösa jämställdhetsproblemen rent praktiskt. I transportplaneringen saknas både redskap, metoder och rutiner, menar Levin et al (2016), för att jämställdhetsfrågor ska kunna implementeras på ett fullgott sätt.

Styrmedel, direktiv och lagstiftningar garanterar inte ett fungerande jämställdhetsarbete (Andersson, 2005; Greed, 1996). Trots både en politisk vilja och ett regelverk som stödjer att jämställdhetsfokus bör öka i transportplanering sker detta inte i tillräcklig utsträckning idag - sociala aspekter, däribland jämställdhet, rationaliseras ofta bort i planering (Halling, Faith-Ell, & Levin, 2016). De positiva förändringar som sker beror till största del på starka initiativtagare (Andersson, 2005). Om mål och krav kring jämställdhet är otydliga kan det bidra till att eldsjälarna lyckas genomföra stora förändringar med hänvisning till dessa, medan mindre motiverade tjänstemän kommer undan med minsta möjliga ansträngning (Forssell & Scholten, 2013).

Svårigheterna för kommuner och myndigheter att tolka, konkretisera och implementera jämställdhetsperspektivet i praktiken beror på att det finns för lite kunskap och resurser att tillgå (Levin & Faith-Ell, 2011). Forssell och Scholten (2013) menar att svårigheter utöver kunskap och resurser även grundas i hur tydligt mål och krav formuleras, vilket leder till att det blir svårt att avgöra vad som är ett gott jämställdhetsarbete, eller när målen uppnåtts. Jämställdhet är en aspekt som vanligen försummas, trots att forskning och statistik kring trygghet, tillgänglighet och jämställdhet synliggör skillnaderna mellan kvinnor och män (Olsson, Jeppson, Engelbrektsson & Svensson, 2010).

I Malmö exempelvis, har de nationella jämställdhetsmålen som Malmö stad valt att inkludera i sin jämställdhetspolicy inte operationaliserats eller fått en tydlig plats i trafikplaneringen menar Levin och Faith-Ell (2011). För att lyckas med implementeringen föreslås en verksamhetsanpassning:

“1. Jämn fördelning av makt och inflytande. Det ska råda jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i kollektivtrafikplaneringen i Malmö.

2. Ekonomisk jämställdhet. Kollektivtrafiken i Malmö ska bidra till likvärdig tillgång för kvinnor och män till utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet

3. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kollektivtrafiken i Malmö ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan kvinnor och män avseende ansvar för obetalt hemarbete och möjlighet att ge och få omsorg.

4. Trygghet. Öka tryggheten genom att minimera risker och eliminera rädsla för att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor i kollektivtrafiken.” (Levin och Faith-Ell, 2011, referat - sidnummer finns ej).

Redan 2006 kom Boverket ut med tydliga instruktioner, råd och tips för hur jämställdhet bör beaktas i fysisk planering. Enligt Boverket (2006) bör de mål och visioner som kommunen har för jämställd fysisk planering och byggande föras vidare och tydliggöras i diskussioner med exploatörer. För att den fysiska planeringen inte ska befästa könsmaktsstrukturer bör jämställdhetsperspektivet finnas med i alla steg av planeringsprocessen och ställa frågor som: *“Hur arbetar vi? Vem är det vi bygger för och på vilket sätt gör vi det? Får besluten och planerna olika konsekvenser för kvinnor och män, flickor och pojkar? Vem är det som planerar och vem bygger? Vems kunskap är det som har legitimitet och vad resulterar de tagna besluten i?”* (Boverket, 2018). Ju tidigare i planeringsprocessen som jämställdhetsperspektivet kommer in, desto större är chansen att skapa förutsättningar för jämställd planering och genomförande (Boverket, 2018). I en medborgardialog är det viktigt att synliggöra vem som får möjlighet att vara delaktig, vilka mötesformer som används, hur representationen ser ut av fokusgrupper, val av samtalsledare, hur taltid fördelas mellan de medverkande, men också hur inbjudan till dialogen ser ut enligt Boverket (2018).

2.5 Jämställdhetsarbete i praktiken

Praktiskt jämställdhetsarbete delas upp i *kvalitativt* och *kvantitativt* (Mark, 2007). Kvantitativt jämställdhetsarbete innefattar mätbara mål och faktorer, att resurser ska fördelas jämnt mellan könen, samt en jämn könsfördelning inom exempelvis olika maktpositioner och yrken.

Kvalitativ jämställdhet innebär att gå ifrån antal och beräkning och snarare fokusera på hur kvinnor respektive mäns erfarenheter, kunskaper och livsvillkor inverkar på normeringen i samhällets skilda områden (Mark, 2007).

Systembevarande och *systemförändrande* är två typer av praktiskt jämställdhetsarbete som ger skilda förutsättningar i en organisation (Mark, 2007). Ett systemförändrande jämställdhetsarbete arbetar för att grundläggande förändra en organisation, till den grad att hela organisationens kultur ändras. Vidare innefattar det att upprätta nya normer och handlingsmönster för kvinnor och män, konstruerade efter båda könen livsvillkor och erfarenheter. Ett systembevarande jämställdhetsarbete tar däremot organisationen för given, där kvinnor inordnas efter det nuvarande systemet och en "manlig normering" eller att män inordnas efter "kvinnlig normering". Systemförändrande jämställdhetsarbete framkallar ett större motstånd än systembevarande, och innebär att värderingar och normer måste omprövas. För att kunna bedriva ett jämställdhetsarbete så behövs genusvetenskapen eftersom den bidrar med en könsmaktsanalys i det systemförändrande jämställdhetsarbetet (Mark, 2007). En genomgång av relevant genusvetenskap följer i nästa kapitel.

3. Teori

Detta kapitel redogör för studiens teoretiska ramverk. Jämställdhetspolitiken behandlar könspolitiska intressekonflikter där genussystemets logiker behövs för att diskutera konflikterna. Jämställdhetspolitiken i Sverige bygger på genusvetenskap och därför är teorier om genus, genussystem, makt, maktstrukturer och könsmaktsordningar aktuella som stöd i undersökningen för att besvara uppsatsens syfte.

3.1 Genus och makt

Genus syftar till socialt och kulturellt formade och konstruerade kön, till skillnad från det biologiska begreppet *kön* som antingen är feminint eller maskulint (Hirdman, 2003). Genus är dynamiska företeelser eftersom det skapas i en föränderlig och ständigt pågående process och vad som anses vara kvinnligt och manligt förändras beroende på sammanhang, tid och rum (Hirdman, 2003; Mark, 2007). Genus har fokus på sociala relationer, som påverkar hur individer och grupper relateras till varandra (Connell, 2003). Genus handlar följaktligen om att komma ifrån biologi som förklaringsgrund till hur sociala sammanhang är konstruerade (Connell, 2003; Hirdman, 2003). Inom social teori är det de konstanta eller omfattande mönstren av sociala relationer som benämns som strukturer (Connell, 2003). Connell menar att genusrelationernas struktur grundar sig i att människor och grupper vidmakthåller genusrelationerna. Det är därmed sociala handlingar som möjliggör att strukturer kan bestå (Connell, 2003). Genuskontrakt förhandlas mellan parter som inte har samma maktställning och reglerar förhållandet mellan könen politiskt, socialt och ekonomiskt, vid en viss tid, på en viss plats (Andersson, 2005). Dessa faktorer visar hur kvinnor och mäns positioner skiljer sig och skapar närmast kontrasterande villkor. Därför, menar Andersson (2005), reproducerar männen sin överordning och kvinnorna likaså sin underordning, det är genom samhällets och individens förväntningar på kön som genuskontrakten i tystnad fortsätter att styra könsmaktsordningen.

Enligt Flyvbjerg (1998) föredrar samhällen stabila relationer framför konfrontationsrelationer. Det innebär att underliggande konflikter i samhället undertrycks och de med makt kan fortsätta bestämma, vilket i sig kan hota den demokratiska processen. Genusordning syftar påvisa den maktstruktur som finns i samhället och som ordnar könen i ett genusmönster (Hirdman, 2003). Den ordningsstruktur som genusordning är, upprätthålls genom att mannen värderas högre än kvinnan och ses som norm för hur en människa ska vara (Hirdman, 2003).

Att egenskaper delas upp i kategorierna manligt och kvinnligt och hålls isär via motsatsförhållanden gör att skillnader mellan könen förstärks och likheter tonas ned (Andersson, 2005). Jämställdhetspolitiken anlägger ofta ett könsmaktsperspektiv genom att utgå från det som är kvinnligt respektive manligt, inom genusvetenskapen däremot används inte dessa två fasta kategorier. Trots existerande problem kring att dela upp könen i två kategorier så syftar jämställdhetspolitik till att skapa konkreta åtgärder på strukturell nivå som minskar skillnaderna mellan de idag existerande två juridiska könen.

3.2 Makt över rummet

Den byggda miljön är inte orsaken till att kvinnor riskerar att bli utsatta för hot, våld och sexuella övergrepp, snarare är det samspelet mellan sociala relationer och platser (Andersson, 2005). Könsmaktsordningen påverkar hur kvinnors tillgång till offentliga rum ser ut - hur kvinnor ska vara, när de kan vistas på olika platser, och vilka platser det är (Hirdman, 2003). Män kontrollerar utrymmet för kvinnor, vilket innebär att kvinnor och män inte förhåller sig till offentliga platser på samma villkor (Young, 2000). Manlig överordning produceras och reproduceras i samband med kvinnlig rädsla och otrygghet i det offentliga rummet (Andersson, 2005). Både män och kvinnor upplever rädsla och otrygghet - men båda är främst rädda för män (Andersson, 2005). Offentliga platser, som stationer och transportsystemet, blir platser på vilka olika grupper kan ta kontroll och äga rummet på andras bekostnad (Svedberg, 2013; Andersson, 2005). Detta tar sig bland annat uttryck i att kvinnor lever otryggt. Riskupplevelserna påverkar den sociala, ekonomiska och politiska jämställdheten (Andersson, 2005).

Till kvinnors rädsla för våld tillkommer rädslan för sexuellt våld, något män inte oroar sig för i samma utsträckning (Andersson, 2005). Trots att kvinnor inte identifierar sig som rädda så kan de medvetet eller omedvetet kalkylera kring risken att råka ut för våld och hur de ska undvika det. Detta förhållningssätt skapar begränsningar i det vardagliga livet (Andersson, 2005). Diskursen om kvinnors rädsla är paradoxal menar Listerborn (2002) eftersom trygghetsarbetet både kan leda till en ökad rörlighet för kvinnor samtidigt som det kan innebära en stigmatisering av kvinnor som offer. Det kan bidra till att stereotypa roller befästs, där män förklaras som farliga och kvinnor som rädda. Det fokuseras vanligen mer på kvinnorna i trygghetsdiskussionen, istället för på dem som skapar otrygghet, och detta förstärker synen på kvinnor som offer (Listerborn, 2002).

3.3 Makt över utformningen av rummet

Den som besitter makt, har makt att formulera och definiera verkligheten (Flyvbjerg, 1998). Ju mer makt desto mindre är beroendet av kunskap, kunskap är makt men den som har makt besitter inte alltid kunskap (Flyvbjerg, 1998). De som har makt skapar den verklighet de vill att andra människor ska följa (Flyvbjerg, 1998). Planeringsprocessen dokumenteras och enligt Flyvbjerg (1998) är dokumentationen som inte blivit genomförd lika intressant som den som blivit dokumenterad. I planeringsprocesser har olika individer och grupper inte samma möjlighet till att påverka eller engagera sig, och kvinnor och män medverkar på olika villkor (Young, 2000). Kvinnor som grupp har egna intressen som män som grupp inte kan representera, men det betyder inte att kvinnor är en homogen grupp där alla har samma intresse och är av samma åsikt (Young, 2000). Trots olikheter inom gruppen kvinnor återkommer särskilda nyckelfrågor (Greed, 1996). En ständigt aktuell fråga i planering är hur särskilda underrepresenterade grupper ska prioriteras och främjas utan att det sker på bekostnad av andra grupper (Young, 2000). Arbetet för jämställdhet i städer kan inte bara skapas genom planering, problematiken är betydligt mer komplex än så (Greed, 1996). Strukturella förändringar i fler branscher och områden måste genomföras för att nå jämställdhet menar Greed.

Historiskt sett har planering dominerats av män där kvinnors behov inte ansetts vara viktiga (Greed, 1996). Vad som önskas i en stad skiljer sig mellan könen (Greed, 1996), kvinnor vill bland annat ha bättre belysning och fler offentliga toaletter (Greed, 2005). Greed menar att kvinnors önskemål som är gynnsamma för de flesta åsidosatts, och särskilt manliga planerare ha svårt att uppfylla kvinnors önskemål (Greed, 1996; 2005). Planerare påverkar stadens utformning och vilka sociala relationer som reproduceras, vilket innebär att könsrelationer präglar den fysiska miljön (Greed, 1996). Greed menar att planeringsbeslut kan verka legitima ur ett professionellt perspektiv, som tidigare dominerats av en manlig subkultur, medan det ur ett kvinnligt perspektiv kan ses som oförklarligt och inte ändamålsenligt.

“Bilismen” och “mannen som norm” är ideal som präglat planeringen vilket märks än idag (Wahl & Jonsson, 2008; Friberg & Larsson, 2002). Kollektivtrafiksystäm är utformade för att tillgodose behoven hos den så kallade “manliga” resan till arbetet snarare än efter mer komplexa resmönster som kvinnor har (Greed, 1996). Desto mer städer växer, ju mer påtagligt är det att trafiksystemet är utformat efter den manliga resan. Greed (1996) exemplifierar hur det i brittiska städer finns fysiska bevis över hur lite anpassat det är för kvinnor - gång är det huvudsakliga transportmedlet för kvinnor i städer, och till handelsplatser är möjligheterna att gå inte optimala, eftersom det saknas trottoarer och gångvägar.

Greed (1996) skriver om skillnaden mellan att planera för kvinnor och att sedan lyckas implementera det. Implementering av policys som främjar kvinnor har varit ojämn. Högre planeringstjänstemän och politikers stöd och attityder är mer avgörande för huruvida policys implementeras eller inte, snarare än särskilda lagar eller politik (Greed, 1996). Kvinnliga krav i planeringssammanhang är inte prioriterat eftersom det tangerar fler dimensioner än fysiska strukturer, vilket därför anses vara utanför lagens utrymme i stadsplanering (Greed, 1996).

3.4 Rätten till stadens resurser

Transport är ett komplext system men även ett viktigt medel för kvinnor och män att få tillgång till olika former av aktiviteter i staden, så att deras livskvalitet kan främjas (Levy, 2013). Levy (2013) pekar på att transport är sammankopplat med social rättvisa i städerna. I de flesta städerna byggs ett transportsystem som är orättvist fördelat, därmed tillgängligt i olika grad. Kvinnor och män har olika förutsättningar i transportsystemet (Greed, 2005) samtidigt som samhället kräver att människor ska ha goda möjligheter att förflytta sig (Urry, 2009). Ökad ojämlikhet i städer har inneburit att uppmärksamhet väckts kring att alla stadens invånare ska uppleva rätten till staden (Levy, 2013). Levy (2013) menar att transport är en gemensam resurs som ska kunna nyttjas av alla sociala grupper samtidigt som hon skriver att resa och transport bidrar till att vissa grupper beslagtar stadsrummet.

Inom transportplanering är det fokus på motoriserad transport, särskilt på den privata bilen vilken i stor utsträckning inte är tillgängligt för städernas fattigaste kvinnor och män (Levy, 2013). Kollektiva transportsystem speglar inte behoven hos majoriteten av stadens invånare samtidigt som de erbjuder en rad transportalternativ som enbart är tillgänglig för vissa grupper, vilket innebär att inte alla ges goda förutsättningar för att välja ett optimalt resealternativ. Levy (2013) skriver att resealternativ är problematiskt eftersom det är baserat på ett underförstått

antagande om att individuella val genomförs i ett socialt vakuum. Resealternativ tar inte hänsyn till transportanvändarnas olika identiteter och sociala positioner (Levy, 2013). Olika nyanser av sociala relationer speglar transportanvändarnas sociala ställning i och med att det finns flera identiteter av kön, klass, etnicitet, religion, sexualitet, ålder och mental och fysisk förmåga, som står för skillnad och ojämlikhet, men som också är dynamiska och öppna för förändring (Levy, 2013). Hur tillgänglig transport är innefattar därmed inte enbart avstånd och rörelse mellan skilda platser. Tillgänglighet inbegriper även sociokulturella aspekter såsom huruvida en offentlig plats upplevs som trygg och säker, tillgänglighet är också kopplat till fysiska strukturer genom hur enkelt transportsystemet kan nyttjas och vilka bekvämligheter det tillgodoser (Levy, 2013). Den orättvisa fördelningen av tillgänglighet, begränsar särskilda grupper när de ska genomföra sitt resealternativ - som hör samman med deras rätt till staden.

Transportpolitik och transportplanering bygger på ett antal implicita antaganden som är relaterade till främst könsrelationer (Levy, 2013). Transportplaneringen har i likhet med all annan planering misslyckats med att skapa en planering som behandlar flera av de olika identiteter som kvinnor och män har (Levy, 2013). Debatter om den orättvisa fördelningen av resealternativ speglar tydligt ojämlikhetsfrågor, och på så sätt fördelningsfrågor i transportplaneringen (Levy, 2013). För att förstå fördelningsfrågor gällande transport är det viktigt att erkänna hur en transportanvändares sociala position uppstår vilket den gör i en kombination av kön och andra sociala relationer. Transportforskare intresserar sig för betydelsen av transportanvändarnas sociala position eftersom det påverkar individens livskvalitet och samhällets jämlikhet och sammanhållning.

Fördelning av transport går runt problemen med sociala relationer som klass, kön, ålder och etnicitet och klumpar samman transportanvändare (Levy, 2013). Den sociala identiteten hos transportanvändare är djupt inbyggd i sociala relationer som tar sig uttryck i det offentliga rummet, det innebär implikationer över hur olika kvinnor och män kan använda individuella och kollektiva resealternativ och på så sätt få tillgång till olika viktiga aktiviteter i staden. Transportsystemets fördelning återspeglar dessa processer. De olika och ojämlika sociala positionerna för transportanvändare omformar den traditionella idén kring resealternativ som maximerar användandet (Levy, 2013). Beslut om transport är en rad avvägningar om syftet med resan, när, hur, eller huruvida man ska resa eller inte resa. Besluten påverkas av människans individuella sociala position eftersom den sociala positionen värderas på olika sätt i förhållande till tillgång och kontroll över resurser, i detta fall resealternativ. Dock tas dessa beslut i kontexten med ojämlika maktförhållanden i både hushåll, samhälle och stad.

Levy (2013) skriver att olika sociala grupper inte har samma tillgång till makt och resurser, utan att de är ojämlikt distribuerade. Levy menar att nästan alla kvinnor och ett fåtal män saknar möjligheten att röra sig exakt som de själva önskar på offentliga platser eftersom den dominerande gruppen bestämmer över platsen.

3.5 Människokroppen i transportrummet

Kollektivtrafiken är anpassad efter unga män med lite bagage utan svårigheter med framkomlighet, snarare än efter kvinnor vars resmönster är mer komplexa (Friberg, 2005;

Greed, 2005). Faktorer som opraktiska toaletter, bristfälliga säkerhetsanordningar för barn, trånga gångar på buss och tåg och förvaringsutrymme placerad på hög höjd kan leda till att en kollektivtrafikresa försvåras för resenärer som faller utanför den stereotypa resenärs-normen som transportsystemet är anpassat efter (Friberg, 2005). Mänskliga faktorer och aspekter av människans kropp, den som faktiskt förflyttas i transportsystemet, tillåts inte ta så stor plats i den teknologi som präglar transportsektorn (Law, 1999). Det faktum att kroppar ser olika ut, att de skiftar i form, storlek och fysisk kapacitet mellan både kvinnor och män, men även för en och samma person under en livstid, bör påverka utformningen av transportsystem (Law, 1999). För kvinnor är det större sannolikhet att kroppen förändras i högre grad under livet, på grund av graviditet och längre livslängd som innebär att den fysiska förmågan hos individer att förflytta sig själv (och sin kropp) varierar under livets olika faser (Law, 1999).

Det finns ett visst erkännande av fysiska behov, framförallt för de med nedsatt rörlighet, men i konventionell transportplanering ses resor generellt som något som görs av självständiga individer med en distinkt och separat kropp, en enhet som transporteras från punkt a till punkt b (Law, 1999). Dock ifrågasätter Law (1999) om denna modell stämmer eftersom en person som exempelvis reser med en bebis måste kunna ha med sig bebisen till biljettluckan, toalettåset, perrongen och in i tågvagnen - och måste således kunna hantera de fysiska krav som det innebär att stiga ombord ett tåg bärandes på ett barn (för att inte nämna med barnvagn och bagage). På så vis utgör det lilla barnets behov och fysiska möjligheter även den enskilde individens förutsättningar i transportsystemet (Law, 1999). Till resonemanget hör att kvinnor gör fler resor som medresenär till personer som är beroende av omvårdnad än män, vilket innebär att en transportplanering som utgår ifrån kroppar som enheter utan fysiska hinder i högre grad bortser från kvinnors faktiska behov (Law, 1999).

4. Metod

För att besvara vår frågeställning utgörs fallstudien av Rosengårds station i Malmö. Studien har designats som en enfallsstudie med kvalitativ ansats i vilken vi genomför semi-strukturerade intervjuer och dokumentanalys. Dessa metoder presenteras nedan.

4.1 Enfallsstudie

Studien är en inomfallsanalys/enfallsstudie och metoden används för att kunna förstå komplicerade sociala företeelser och visa på mönster, samband, regelbundenheter eller likheter (Yin, 2014; Jensen & Sandström, 2016). Fallstudie som metod bör enligt Yin (2014) användas om studiens frågeställning är en "hur" eller "varför"-fråga. Fallstudien är induktiv och kvalitativ vilket innebär att den syftar upptäcka nya begrepp, resonemang, relationer och förståelser snarare än att verifiera en hypotes (Merriam, 1994). Den information som samlas in utgör underlag till generalisering, begrepp och hypoteser och har sin grund i den speciella kontext som fallet utgör (Merriam, 1994). Att jämföra flera fall skulle kunna bidra med mer stabil, generaliserbar och testbar teori (Eisenhardt & Graebner i Jensen & Sandström, 2016; Yin, 2014) men på grund av studiens storlek dess givna tids- och resursramar har detta inte gjorts.

En fallstudie bör använda olika källor vilket medför en större möjlighet till triangulering som i kvalitativ forskning innebär att olika typer av empiriska källor beskriver samma fenomen (Cresswell, 2014; Yin, 2014; Jensen & Sandström, 2016). Uppsatsens teoretiska ramverk består av flera olika teoretiker, där samtliga har en feministisk ansats och är normkritiska. Vi är medvetna om att detta präglar studiens resultat men det är nödvändigt eftersom det är dessa teoretiker som tar upp problematiken som finns kring att integrera jämställdhet i transportplanering.

4.2 Semistrukturerade intervjuer

Det är både respondenten och intervjuaren som skapar samtalet (Patel & Davidsson, 2011) detta samspel kan överstiga vad parterna individuellt kan komma fram till (Krag Jacobsen, 1993). Att använda sig av intervjuer som metod har många fördelar, men en begränsning är objektiviteten. Vi alla har vår egen historia och föreställningsvärld och uppfattar saker på olika sätt. Forskaren har inte en otolkad tillgång till verkligheten, utan beskriver sin tolkning av den (Fejes & Thornberg, 2015). Forskarens bakgrund och kunskap kommer att påverka hur verkligheten tolkas (Krag Jacobsen, 1993). I denna studie är semi-strukturerade intervjuer en lämplig metod för att nå de olika aktörernas åsikter och prioriteringar och en fördjupad förståelse för arbetet med jämställdhetsintegrering.

Vi har genomfört sex längre intervjuer och två skriftliga via e-post under tidsperioden 13 mars till 23 april, 2018, se Tabell 1. Ett strategiskt urval gjordes av personer som har kunskap om Rosengårds station eller jämställdhetsintegrering och representanter från Malmö Stad: 1. Gatukontoret (GK), 2. Stadsbyggnadskontoret (SBK) och 3. Välfärdsavdelningen, samt Trafikverket och konsultbyrån som utformat stationen. En aspekt att ta hänsyn till i analysen är att respondenterna representerar sin yrkesroll, inte sig själva som privatpersoner. Det kan därför antas att de har en viss åsikt eller ett intresse av att framhålla det som gynnar dem och det som

de representerar. En annan begränsning för studien kan vara att vi inte lyckats intervjua alla nyckelinformanter som skulle kunna bidra med värdefull information och kunskap till studien.

Tabell 1. Studiens respondenter

	Respondent	Plats för intervju	Datum	Intervjulängd
1+2	Malmö stad Gatukontoret (GK), representant 1+2	Arbetsplats	2018-03-13	1,5 timme
3	Konsultbyrå samhällsbyggnad, representant 1	Arbetsplats	2018-03-16	1 timme
4+5	Malmö stad Vårdförvaltningen, representant 1+2	Arbetsplats	2018-03-20	40 min
6	Trafikverket	Skriftligt	2018-04-17	-
7	Konsultbyrå samhällsbyggnad, representant 2	Arbetsplats	2018-04-05	1 timme
8	Malmö stad Gatukontoret (GK), representant 3	Skype	2018-04-11	30 min
9	Ordförande Tekniska nämnden	Skriftligt	2018-04-23	-
10	Malmö stad, stadsbyggnadskontoret (SBK)	Arbetsplats	2018-04-18	1 timme

En semistrukturerad intervju innehåller specifika teman som intervjuaren vill avhandla under intervjun (Patel & Davidsson, 2011). Under intervjuerna använde vi oss av en intervjuguide bestående av olika huvudteman som anpassades efter samtalet under intervjun och intervjuobjektet (bilaga 2). Eftersom vi utgick från teman, och inte en statisk frågemall, gavs det utrymme för följdfrågor och resonemang vi inte planerat i förväg. Stängda frågor minskar att respondentens berättande får ta plats (Krag Jacobsen, 1993). Patel och Davidsson (2011) menar att kvalitativa intervjuer inte grundar sig på en för strukturerad mall utan istället bör det göras utrymme till följdfrågor så den går att anpassa efter varje enskild intervju och så att olika egenskaper och strukturer kan identifieras i respondentens berättelse. Genom att utgå från en intervjuguide, som Krag Jacobsen (1993) rekommenderar, så kan svaren jämföras med varandra och bearbetas trots de öppna frågorna och den semi-strukturerade ansatsen. Frihet och spelrum för respondenterna innebär oftast att chansen ökar för att nytt och spännande material kommer fram, samtidigt som det gör att det blir svårare att tolka resultaten (Krag Jacobsen, 1993).

Intervjuerna har transkriberats och i det transkriberade materialet markerades det som ansågs vara relevant och intressant för studien. Denna data sorterades i fyra olika kategorier, dessa kategorier kom vi fram till genom att utgå från litteraturoversikten och teorikapitlet där kategorierna framstår som viktiga pelare för att förstå studiens problem och dess bakomliggande orsaker. Dessa kategorier var följande: utformning av stationen, kunskap om jämställdhet, att prioritera jämställdhet och vems ansvar är det att arbeta med jämställdhet. Sedermera strukturerades dessa kategorier utefter tre huvudområden med underteman som innehåller avsnitt med empiri och efterföljande analys. Dessa huvudområden (med underområden i parentes) är:

1. Makten över rummet (Jämställdhet i planeringsprocessen och fysisk utformning av stationen, Krav i upphandling och direktiv till konsulter)
2. Malmö stads jämställdhetsarbete (Praktiskt jämställdhetsarbete, Kunskap om jämställdhet)
3. Vems är ansvaret att planeringen jämställdhetsintegreras? (Ansvar)

4.3 Dokumentanalys

Kvalitativ textanalys är en lämplig metodansats när skriftliga dokument och texter ska undersökas (Fejes & Thornberg, 2015). Det finns likheter mellan att analysera dokument och genomföra en innehållsanalys. En innehållsanalys innebär att man i ett dokument undersöker vad som faktiskt står, ordval samt om det går att urskilja specifika mönster (Lindgren, 2011). Tillvägagångssättet för vår dokumentanalys är av kvalitativ karaktär. Vi analyserade om det gick att skönja mönster och samband i dokumenten, vi undersökte hur det skrivs om jämställdhet, hur förekommande ordet är, för att sedan analysera och tolka vad det innebär genom att undersöka begreppet i sin kontext. Begränsningar med metoden är att en dokumentanalys är tidskrävande.

Studien har tagit del av det lokala jämställdhetsarbetet i Malmö stad såsom det framställs i olika dokument och målbeskrivningar. Dokument som behandlar transport och kollektivtrafik har analyserats, samt dokument som rör planområdet där stationen byggs, se tabell 2.

Tabell 2. Dokument som ingår i analysen.

Malmö Översiktsplan (Malmö stad, 2014B)
Malmö Trafik och mobilitetsplan (Malmö stad, 2016)
Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering (Malmö stad, 2011)
Samrådsredogörelse som tillhör detaljplan för Station Rosengård i Rosengård i Malmö (2010A)
Planprogram för Törnrosen och del av Örtagården i Rosengård i Malmö (Malmö stad, 2014A)
Planbeskrivning tillhörande detaljplan för Station Rosengård i Rosengård i Malmö (2010B)

Samma metod som för intervjuerna användes för att sortera citat och meningar som valdes ut från dokumenten. Citat och meningar från dokumenten valdes med utgångspunkt från vad som blev intressant mot den empiriska data som samlats in. Vi använde sökmotorer i dokumenten, där vi sökte på nyckelord såsom transport, jämställdhet, kvinnor och trygghet. Dokumenten har analyserats för att identifiera Malmö stads vision för ett jämställt transportsystem.

4.4 Facebook-fråga

Ytterligare en insamlingsteknik var att ställa en fråga i en Facebook-grupp med uttalad inriktning på feminism, genus, jämställdhet, se Bilaga 1. Inlägget i gruppen löd:

“Är nyfiken på att höra spontana tankar kring hur ni upplever att det är att transportera sig i det offentliga rummet, känns det bra? Känns det tryggt? Om inte, vad är det som inte känns bra? Finns det något som borde göras annorlunda i planeringen av kollektivtrafik: tidtabeller, väntplatser, bussarnas utformning osv som skulle kunna ändra på era resvanor? Hindras ni från att resa på ett sätt som ni egentligen hade velat? Hur i så fall?”

Metoden kan fungera som en direktingång till tankar, fördomar och funderingar som människor bär på kring jämställdhet och kollektivtrafik och som inte utgår från oss själva. Svaren som erhållits här har hjälpt oss att formulera intervjuguiden. Att gruppen där frågan ställts har en feministisk inriktning påverkar de svar som vi fick in men är samtidigt ett uttryck för hur personer som reflekterar kring könsmaktsordningar i samhället upplever kollektivtrafiken.

5. Fallet: Policyimplementering vid planering av Rosengårds station

Kapitel fem inleds med en genomgång av relevanta delar från Malmö stads policydokument som rör jämställdhet och transport. Efter det följer en bakgrund till platsen som förklarar de kontextuella förutsättningarna. Här används främst tryckta källor men några svar från respondenterna finns med för att beskriva området där Rosengårds station anläggs. I avsnitt 5.2 varvas empiri och analys för att besvara uppsatsens frågeställningar. Först presenteras citat eller resonemang som förts av respondenter vilka analyseras med hjälp av teorier om genus, makt samt transportplanering och detta sätts i relation till litteraturöversikten kring jämställdhet.

5.1 Bakgrund:

Mål- och policydokument för jämställdhet och planering i Malmö stad

CEMR-deklarationen

År 2007 beslutade Malmö kommunfullmäktige att underteckna CEMR:s *européiska deklARATION om jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå* (Malmö stad, 2011). Det innebär enligt Malmö stad (2011) att de sedan dess har förbundit sig att integrera jämställdhetsperspektivet systematiskt i alla sina verksamheter. Vidare skriver de att de senast år 2013 skulle ”*ha säkerställt att alla verksamheter arbetar för likvärdig verksamhet, service och bemötande, likvärdig myndighetsutövning, likvärdig fördelning av resurser och jämställd fördelning av makt och inflytande till alla kvinnor och män, flickor och pojkar oavsett bakgrund och tillhörighet*” (s. 1).

I CEMR-deklarationen identifieras offentlig upphandling som ett område där jämställdhet kan främjas genom att det där är möjligt att ställa krav på konsulter och entreprenörer (CEMR, 2009). I artikel 12 står följande om upphandling:

“1. Undertecknaren är medveten om sitt ansvar att främja jämställdhet när den fullgör sina uppgifter och skyldigheter i samband med upphandling av varor och tjänster, inklusive kontrakt om varuleveranser, tillhandahållande av tjänster eller byggtreprenader.

2. Undertecknaren inser att detta ansvar är särskilt viktigt när kommunen/regionen har för avsikt att lägga ut en viktig tjänst till allmänheten, som undertecknaren enligt lag är ansvarig för, på entreprenad till ett annat rättssubjekt. I sådana fall ska undertecknaren se till att rättssubjektet som tilldelas kontraktet (oavsett ägandeform) har samma ansvar för att säkerställa eller främja jämställdhet som undertecknaren skulle ha haft om kommunen/regionen själv hade tillhandahållit tjänsten.”

(CEMR, 2009, s. 18).

Malmö Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering (UP)

Med utgångspunkt i CEMR-deklarationen startade Malmö stad ett resurskrävande arbete som färdigställdes under 2011 i “*Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering*”. Där fastställs att nämnder och styrelser i Malmö stad ska göra åtaganden utifrån UP och deklarationens artiklar, och kvalitetssäkra de verksamheter som riktas till medborgarna (Malmö stad, 2011).

”Konsekvenserna för kvinnor och män, flickor och pojkar av planerade åtgärder ska analyseras för att synliggöra problem och införliva jämställdhetsperspektivet i alla verksamhetsområden och i alla led av beslutsfattande, planering och utförande av aktiviteter.” (Malmö stad, 2011, s. 2).

Enligt UP skulle ett prioriterat utvecklingsområde under år 2011–2013 vara *Rörlighet och transport* (artikel 26). Där står följande:

“Jämställdhet är en av utgångspunkterna i satsningen ”Framtidens kollektivtrafik”. Ett jämställt transportsystem ska fungera som en länk mellan arbete, fritid och hemmet och vara lättillgängligt och attraktivt, för alla medborgare. I det fortsatta arbetet med att utveckla kollektivtrafiken, tas hänsyn till båda köns erfarenheter i planeringsarbetet samt att öka kunskapen och medvetenheten kring jämställdhet för involverad personal.” (Malmö stad, 2011, s. 18).

Effektmålen i UP är följande:

“Alla verksamheter i förvaltningarna:

- *könsuppdelar kontinuerligt all individbaserad statistik, så långt det är möjligt*
- *gör jämställdhetsanalyser kontinuerligt i det ordinarie arbetet*
- *ser över vad innehållet i den övergripande utvecklingsplanen för jämställdhetsintegrering har för betydelse för den egna verksamheten*
- *har verksamhetsspecifika mätbara mål och åtaganden som ökar jämställdheten. Dessa mål och åtaganden baseras på könsuppdelad statistik, jämställdhetsanalyser och prioriterade artiklar*
- *har mätbara mål och åtaganden som kontinuerligt ingår i verksamhetsplaner och budget*
- *följer upp mål och åtaganden kontinuerligt i delårsrapporter och årsredovisning*
- *redogör i årlig kvalitetsredovisning eller motsvarande för insatser och hur målen för jämställdhet har uppfyllts*
- *tar årligen fram, i egenskap av arbetsgivare, en plan med mål och åtaganden. Diskrimineringslagen och deklARATIONEN är utgångspunkt för dessa särskilda planer. Målen och åtaganden skrivs in i verksamhetsplan, budget, delårsrapporter och årsredovisning. I planen ska redovisas åtgärder vidtagna sedan föregående plan.”*

“Dessutom behöver Malmö stads ledning och medarbetare grundläggande kunskaper kring genusteori och viktiga jämställdhetsfrågor inom det egna området. Det behövs utbildning och kunskaper kring hur bland annat könsuppdelad statistik och jämställdhetsanalyser tillämpas i det ordinarie arbetet i verksamheten.” (Malmö stad, 2011, s. 11).

Flera miljoner kronor har investerats av Malmö stad för att nå UP:s mål (Malmö stad, 2017). Ett stort antal utbildningar och aktiviteter har anordnats för att höja kompetensen inom jämställdhetsarbete för anställda på Malmö stad, och både 2012 och 2013 fanns en pott på 4 miljoner kronor där förvaltningar och bolag kunde söka medel för att påbörja utvecklingsarbeten med jämställdhetsintegrering (Malmö stad, 2017). År 2011 beviljades dessutom Malmö stad 2 miljoner kronor från Sveriges kommuner och landsting för att fortsätta

fördjupa arbetet med jämställdhetsintegrering på Stadskontoret och Gatukontoret (Malmö stad, 2017).

Malmö översiktsplan

Jämställdhet i Malmö är ett mål enligt Malmö översiktsplan (2014B), och strategier beskriver hur målet ska förverkligas. En utveckling av kollektivtrafiken är ett steg mot jämställdhet i staden eftersom kvinnor nyttjar kollektivtrafik i större utsträckning än män enligt Malmö stad (2014B). Malmö stad (2014B) skriver att delar av staden inte är så tillgänglig utan bil, och de som saknar tillgång till bil är i stor utsträckning äldre, barn, ungdomar, funktionsnedsatta och kvinnor - med andra ord alla som inte är en vuxen man. Därför är kollektivtrafik med hög kvalitet viktigt, eftersom det kan kompensera för ovan nämnda gruppers sämre tillgång. Hur staden används skiljer sig följaktligen beroende på om man är kvinna eller man. Malmö stad (2014B) menar att det finns ett behov av att utforska och utvärdera skillnader i hur staden används för att ha möjligheten att forma en stad som är mer jämställd. Underliggande strukturer som påverkar kan vara invanda mönster, ekonomiska villkor, maktstrukturer i samhället samt familjesituation.

När Malmö stad (2014B) beskriver genomförandestrategier och arbetsprocesser nämns Malmö stads värdegrund som en given utgångspunkt i samtliga planeringssammanhang. Ständig analys av hur planering inverkar på olika grupper, ur genus- och jämställdhetsaspekter, leder till att Malmö är en stad som tillgodoser allas behov där alla ska känna sig hemma. För att möjliggöra en stadsmiljö som är inkluderande behövs kunskap och förståelse för olika gruppers behov samt hur de använder staden.

Malmö trafik- och mobilitetsplan

I Malmö trafik- och mobilitetsplan skriver Malmö stad (2016) om trafikräkningar och undersökningar, där jämställdhetsindikatorer är under utveckling. De skriver också att Gatukontoret arbetar med att *“öka och sprida kunskap kring sambandet mellan trafik och jämställdhet”* (Malmö stad, 2016, s.20) och kommande steg är att *“definiera ett jämställt trafiksystem för Malmö och tydliggöra mätbara mål och indikatorer”* (Malmö stad, 2016, s.20). I övrigt behandlas inte jämställdhet, och det saknas strategier i detta dokument för hur trafik- och mobilitetsrelaterade företeelser ska jämställdhetsintegreras.

Planprogrammet för Törnrosen och del av Örtagården i Rosengård i Malmö

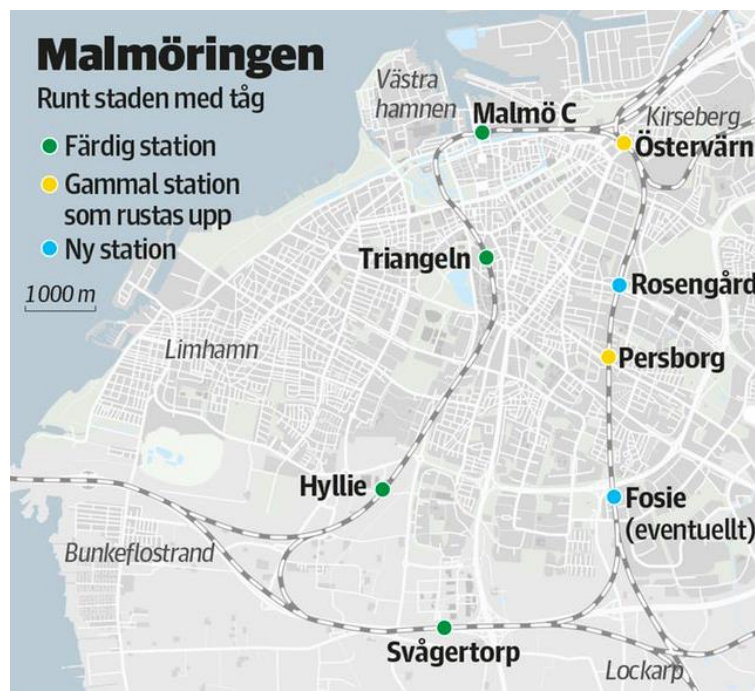
I planprogrammet (2014A) står att alla ska känna sig trygga med att ta sig till och från Rosengårds station, samt att vistas där. Enligt planprogrammet ska jämställdhetstankar stå i fokus vid utveckling av stationens gemensamma ytor. Enligt planen finns inga vistelserum längs Rosengårdsstråket eller Amiralsgatan (se kapitel 5.2), bara transportsträckor för gående, cyklister och bilar. Runt stationen hoppas man i planprogrammet att vardagsservice och vardagsmålplatser ska kunna bidra till att det skapas mötesplatser runt stationen, *“Nycklarna är i detta fall verksamheter som kantar stationen och förekomsten av inkluderande platser med hög trygghet och god tillgång på service av olika slag. Utan dessa blir den sociala vinsterna inte maximala”* (Malmö stad, 2014A). Stationen ska bidra till en ökad tillgänglighet för att

människor effektivt och snabbt ska nå studier, arbete och nöjen, det ska vara enkelt att välja tåget.

Kontextuella förutsättningar

Stadsdelen Rosengård är geografiskt centralt beläget i Malmö, se figur 1. Dock upplevs det perifert på grund av kontinentalbanan som utgör en fysisk barriär men även i kombination av sociala strukturer (Malmö stad, 2014A). Rosengård präglas av arbetslöshet och en stor andel utrikesfödda (Molina, 2005) samt har högre socioekonomisk utsatthet och otrygghet än Malmö genomsnitt (Stigendal & Östergren, 2013). Trångboddhet är ett problem i Rosengård och många av de som bor där upplever en högre ekonomisk stress jämfört med exempelvis befolkningen i Centrum och Limhamn/Bunkeflo (Malmö stad, 2014A).

Planerna för att bygga Rosengårds station inleddes under 2008 men stationen började byggas i januari 2018 efter en utdragen juridisk process kring bullernivåer längs kontinentalbanan (Trafikverket, 2018). Stationen ska invigas i december 2018 och då öppnas även stationerna Östervärn och Persborg på nytt för persontrafik (Trafikverket, 2018). Planerade hållplatser är Malmö central, Östervärn, Rosengård, Persborg, Svågertorp, Hyllie och Triangeln, (Malmö stad, 2018), se figur 1. Särskilt viktig är Rosengårds station på grund av dess stora befolkningsunderlag (Malmö stad, 2010B).



Figur 1. Stationer längs Malmöringen. Källa: <https://www.sydsvenskan.se/2016-08-31/malmoringen-kan-dra-igang-persontagtrafik-2018>

Stationen möjliggör fler hållbara resor och främjar stadsutvecklingen i Amiralstaden, som är samlingsnamn för de stadsutvecklingsprocesser och -projekt i Rosengård, där stationen utgör det geografiska centrumet (Trafikverket, 2018). Stationen är belägen nära bebyggelse och kommer att utgöra en viktig kollektivtrafiknod och regional kärna (Malmö stad, 2014A). En

målsättning enligt översiktsplanen är att den ska länka samman omkringliggande platser (Malmö stad, 2014B), och bryta den barriär som kontinentalbanan idag utgör i staden (Stigendal & Östergren, 2013). Rosengårds station är strategiskt placerad i anslutning till Rosengårdsstråket (gång- och cykelstråk) och Amiralsgatan (stråk för bil- och kollektivtrafik) (Malmö stad, 2010B), se figur 2.



Figur 2. Placering av Rosengårds station. Källa: <https://fastighetsagaresofielund.se/rosengards-station/>

För att motverka isoleringen i stadsdelar med hög andel utrikesfödda och öppna arbetsmarknaden för grupper med svårigheter att ta sig till arbetet är god tillgång till kollektivtrafik centralt (Levin & Faith-Ell, 2011). Utlandsfödda har sämre tillgång till resor med bil eller cykel och skillnaderna mellan kvinnor och män är stora i denna grupp, färre kvinnor kan cykla eller innehar körkort (Lewin, Gustafsson, & Nyberg, 2006). De flesta som bor i Rosengård måste ta sig därifrån varje dag på grund av att det inte finns så många arbets- eller studieplatser i området (Malmö stad, 2014A; Intervju representant SBK, 18/4 2018).

Utifrån antagandet av CEMR-deklarationen och UP generellt, och artikel 26 *Rörlighet och transport* specifikt, förväntas Malmö stad systematiskt jämställdhetsintegrera planeringen av Rosengårds station, eftersom stationen är en service för medborgarna. Även enligt översiktsplanen (Malmö stad, 2014B) ska det förekomma ett helhetsperspektiv inom planeringen, vilket innebär att stadens olika platser alltid ska beakta perspektiv som jämställdhet, trygghet, tillgänglighet och rättvisa. Malmö stad skriver att det är *“viktigt att kombinera ett jämställdhetsperspektiv med transporter för att öka kunskaperna om*

resevillkoren i samhället och skapa ett mer jämställt transportsystem” (Malmö stad, 2016, s.20) Enligt intervju med välfärdsavdelningen utgår förvaltningarnas jämställdhetsarbete från UP och målen i kommunfullmäktige, snarare än CEMR-deklarationen (Intervju representant 1 + 2 Välfärdsavdelningen, 20/3 2018).

5.2 Resultat och Analys

Följande kapitel presenterar empiri och analys uppdelade efter olika teman.

5.2.1 Makten över rummet

Empiri: Jämställdhet i planeringsprocessen och fysisk utformning av stationen

Under intervjuerna med respondenterna diskuterades huruvida jämställdhet varit ett perspektiv som funnits med vid planeringen av Rosengård station. En respondent från GK (Intervju representant 2, 13/3 2018) beskriver att det är att arbeta med jämställdhet att bygga en tågstation eftersom att kvinnor i större utsträckning reser kollektivt. Under flera intervjuer betonade respondenterna att uppförandet av Rosengårds station, i sig, är ett bidrag till ett jämställt samhälle (Intervju representant 1+2 GK, 13/3 2018; Intervju representant 3 GK, 11/4 2018; Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018; Intervju representant SBK, 18/4 2018). Malmö stad skriver både i *Översiktsplanen*(2014B) och *Trafik- och mobilitetsplanen* (2016) att kollektivtrafiksatsningar och god kollektivtrafik stärker jämställdheten eftersom det leder till att tillgängligheten i staden ökar för kvinnor. Enligt Malmö stad är ett spårburet kollektivtrafiksystem positivt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom det kan få både fler kvinnor och män att resa. Även SWECO (2016) skriver om fördelar för jämställdhet vid utbyggnad av kollektivtrafiksystem. När olika alternativ för utbyggnad av persontrafik på kontinentalbanan jämförs i en transportpolitisk målanalys, sammanfattas jämställdhet i alla alternativ få en positiv påverkan med anledning av att ett *“Ökat utbud av kollektivtrafik leder till ett mer jämställt samhälle mellan kön och olika åldersgrupper”* (SWECO, 2016, s. 38). Enligt Trafikverket bidrar stationen positivt till jämställdhet och lika möjlighet att utforma sina liv, genom att *“Ett förbättrat kollektivtrafikutbud ger ökad rörlighet för både kvinnor och män i regionen att utforma sina liv”* (Trafikverket, 2016, s. 28). Följaktligen beskrivs både i planeringsdokument och vid flera av de utföra intervjuerna att bygga och planera en station är att arbeta med jämställdhet.

Som svar på frågeställningen om jämställdhet har tagits i beaktning i planeringen av Rosengårds station menar representant 2 från konsultbyrå (Intervju, 5/4 2018) att det har tagits i beaktning och exemplifierar hur det har gjorts. Hen menar att en produkt av ett jämställdhetsperspektiv i planeringen är att stationen utformats med ingångar till stationens perrong från två skilda håll, även om det under stationens planering inte benämndes som ett jämställdhetsarbete (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018). Om inte en trygghetsaspekt funnits med under planeringen, hade antagligen stationen enbart haft en ingång menar representant 2 från konsultbyrå. Även representant 1 från GK (Intervju, 13/3 2018) berättade att utformningen av stationen har påverkats av att kvinnor ska känna sig trygga. Det har inte funnits några särskilda initiativ för att *“fånga upp”* just kvinnors röst under planeringsprocessen specifikt för stationen. SBK:s representant (Intervju, 18/4 2018) uppger att det är svårt att involvera alla grupper i

planeringsprocessen. Samma respondent beskriver att det inte förekommit särskilda insatser för att involvera olika grupper i planeringsprocessen.

Jämställdhet omnämns som ett perspektiv vid sidan av processen, istället för att utgöra en del av den ordinarie verksamheten (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Under intervjun med SBK:s representant (Intervju, 18/4 2018) framhålls att resvaneundersökningar, trygghetsfrågor, rörelsefrihet och makt i det offentliga rummet är exempel på hur Malmö stad arbetar med jämställdhet. Representant 3 från GK (Intervju, 11/4 2018) ser en problematik kring att utgå ifrån resvaneundersökningar på grund av att de inte inkluderar de resor som inte genomförs som följd av att kvinnor känner sig otrygga.

Det finns flera regler och lagar kring hur en tågstation ska utformas och uppfylls inte dessa krav får inte en station brukas enligt respondenten från stadsbyggnadskontoret (Intervju, 18/4 2018). Dessa regleringar och lagar gäller främst tekniska aspekter, en station får exempelvis inte användas om den inte följer de restriktioner som finns för bullernivåer (Intervju representant 1 GK, 13/3 2018). Respondenten menar att för planerare är en station framförallt en teknisk anordning och kunskap kring teknikaliteter prioriteras högre än sociala aspekter (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Jämställdhet är en aspekt som SBK:s representant menar ska finnas med i uppförandet av stationen, men saknas det kan stationen användas i alla fall (Intervju, 18/4 2018). Därför är det tillräckligt att ha trygghet som social aspekt att bejaka i stationen menar respondenten. Hen betonar vidare att trygghet är en viktig del av jämställdhetsarbetet, men att det finns flera tillvägagångssätt för att arbeta med jämställdhet såsom att involvera kvinnor i olika delar av planeringsprocessen.

Svårigheter med att inkludera jämställdhet som en aspekt i planering och utformning är något som respondent 2 från konsultbyrån tar upp och menar att det är enklare att diskutera konkreta insatser som biljettautomater, parkeringsplatser för bilar och cyklar medan andra kvalitéer som inte är synliga har svårigheter att få utrymme vid planering av stadsbyggnadsprojekt (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018).

I flera av dokumenten för planeringen av stationen förekommer trygghet som en central aspekt, där det ges konkreta förslag för att platsen ska upplevas som trygg. Planbeskrivningen som tillhör stationens detaljplan redogör exempelvis för att de bullerskydd som ska byggas ska vara genomskinliga utifrån trygghetsaspekten (Malmö stad, 2010B). Samrådsredogörelsen för stationens detaljplan (Malmö stad, 2010A) beskriver att belysningen enligt boende inte är tillräcklig i området eftersom flera uppger att de känner sig osäkra efter skymning. Målet är därför enligt Malmö stad (2010A) en belysning som gör det tryggt att vistas i stationsområdet och i anknytning till utbyggnad av området ska belysningen beaktas. Under intervjun med representant 1 från konsultbyrån (Intervju, 16/3 2018) beskrev hen belysning som en viktig aspekt för att människor som nyttjar stationen ska känna sig trygga. Därför har konsultbyrån arbetat med belysning kring stationen så att det inte ska förekomma platser som är mörka. De har även analyserat utformningen så att människor inte ska kunna gömma sig och utgöra ett hot för andra.

Enligt planbeskrivningen (Malmö stad, 2010B) var den ursprungliga idén att förse stationen med hissar till perrongen men stationen kommer inte utrustas med varken hissar eller toaletter eftersom kostnaden för dessa bekvämligheter är allt för hög (Intervju representant 1 konsultbyrå, 16/3 2018). Avsaknaden av hissar och toaletter beror på Trafikverkets riktlinjer för vilken utrustning som ska finnas på plats, vilket baseras på stationens storlek (Trafikverket skriftlig intervju, 17/4 2018). Stationen kommer förse med ramper, utöver trapporna, till plattformen vilket underlättar för resande med barnvagn, eftersom det enligt Trafikverkets riktlinjer innebär att det enbart är större stationer som förse med hissar (Trafikverket skriftlig intervju, 17/4 2018).

Representant 2 från konsultbyrå menar att ingenting skulle gjorts annorlunda i utformningen av stationen om designunderlaget hade skapats idag, trots att hen tillskansat sig betydligt mer kunskap om jämställdhet sedan gestaltungsförslaget lades fram (intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018). Hen framhåller att det kanske hade funnits starkare argument för vad som är viktigt i den fysiska utformningen om gestaltungsförslagets arkitekter hade haft begreppet jämställdhet att tillgå. Enligt respondenten borde dock konsultbyrå arbetat för att stationens kringliggande områden skulle ha integrerats i utformningen. Östra och västra områdena vid stationen skalades rationellt bort i planen, hade det funnits krav i detaljplanen på att stationen skulle innefatta byggnader på östra och västra sidan skulle hela miljön kring stationen bli trygg. Idag är flera av byggnaderna vända från stationen vilket bidrar till otrygghet.

Trygghetsaspekten var viktigt i arbetet med stationen för konsultbyrå (Intervju representant 1 konsultbyrå, 16/3 2018). Enligt respondenten ska platserna kring stationen vara öppna och publika så att människor rör sig där, för att på så sätt öka känslan av trygghet för både kvinnor och män. För att öka tryggheten ytterligare kommer stationen utrustas med kameror (Intervju representant 1 konsultbyrå, 16/3 2018). Enligt Trafikverket (Skriftlig intervju, 17/4 2018) har ett jämställdhetsperspektiv funnits med från början i planeringsarbetet för Rosengårds station, indirekt genom utformningen av säkra, trygga och tillgängliga stationer. Trafikverket menar att det i arbetet med trygghet och säkerhet på stationen ingår belysning, övervakningskameror - dels på plattformar och plattformsförbindelser men även i det stationsnära området. Plattformkameror kommer att monteras upp på samtliga stationer på kontinentalbanan (Östervärn, Rosengård och Persborg). Enligt Trafikverket (Skriftlig intervju Trafikverket, 17/4 2018) genomförde Malmö stad en utredning där de identifierade ett behov av övervakningskameror på plattformarna, särskilt på Rosengård station.

Arbetet med trygghet kommer skapa en mötesplats som är säker för alla och platsen kommer bli tryggare i och med att en station uppförs, eftersom människor kommer att resa (Intervju representant 2 GK, 13/3 2018). Respondenterna betonar att trygghet varit en central aspekt i arbetet med Rosengårds station:

“Trygghetsfrågorna behandlar mycket. Men det arbetet har vi inte benämnt som jämställdhet” (Intervju representant 1 GK, 13 mars 2018).

“Vi har betonat trygghetsfrågan generellt. Vi har inte arbetat efter punkter, vi jobbar med trygghet. Men i Amiralsstaden har de kontakt med tjejgrupper” (Intervju representant 2 GK, 13 mars 2018).

Under intervjun med respondent från SBK diskuterades problematiken med att enbart fokusera på trygghetsåtgärder:

“Tyvärr har det ju nästan alltid handlat om trygghetsfrågor, rädslan för att bli utsatt. Det blir en tydlig fokusering på det, vilket är knepigt att man hela tiden måste befästa det för att ta hand om den frågan. Här finns en risk för att du ska bli våldtagen eller rånad på kvällen. Blir konstigt att planera för eller emot detta. Att hela tiden utgå från kvinnors utsatthet.”

(Intervju representant SBK, 18/4 2018).

Trygghetsarbete kan bidra till att befästa redan existerande strukturer i samhället som handlar om att kvinnor “bör beskyddas”, istället för att se till vad kvinnor faktiskt vill ha (Intervju representant SBK, 18/4 2018).

Analys: Jämställdhet i planeringsprocessen och fysisk utformning av stationen

Villkoren för hur kvinnor respektive män kan ta plats i det offentliga rummet skiljer sig. Vems intressen som tillgodoses och planeras efter går att avläsa ur utformningen för Rosengårds station.

Planerna för stationen saknar både toaletter och hissar. Greed (1996) beskriver att planering präglas av vad män anser är viktigt och det tar sig uttryck i den fysiska miljön. Vidare menar Greed (1996) att planerare inte tar hänsyn till aspekter som kvinnor anser är viktiga, trots att kvinnors önskemål är fördelaktiga för samtliga samhällsgrupper. Resonemangen Greed för är att det inte planeras för kvinnor om det inte finns just toaletter. Avsaknad av toaletter och hissar kan därför utgöra exempel för vem en station planeras för och byggs till. Law (1999) resonerar kring hur kvinnokroppen förhåller sig till rummet och menar att kvinnokroppen förändras mer än den manliga kroppen under en livstid, exempelvis genom graviditeter och barnafödande. Det är enkelt att transportera sig med en fysiskt stark kropp, vilket män oftare har eftersom deras kroppar inte utsätts för samma fysiska påfrestningar som kvinnors. Detta påverkar hur män respektive kvinnor kan förhålla sig till offentliga platser, såsom en station/ett transportsystem. Fysiska strukturer i transportsystem som inte tillhandahåller bekvämligheter som hissar och toaletter resulterar i att kvinnor generellt har svårare att transportera sig, i och med att de fysiska förutsättningarna hos könen skiljer sig åt. Utöver skillnaderna mellan kvinnors och mäns kroppar, påverkas kvinnors mobilitet av att de oftare än män är medresenärer till omsorgskrävande individer. Det handlar inte bara om kvinnans möjlighet till förflyttning utan inkluderar fysisk förmåga hos exempelvis spädbarn, äldre släktingar och så vidare. Law menar att även det lilla barnets behov och fysiska möjligheter blir behov för dess medresenär, oftare är en kvinna. Att utgå från kroppar som en enhetlig faktor och punkt som ska transporteras från A till B innebär att en förståelse för hur den fysiska kroppen påverkas av rummet saknas, vilket medför negativa konsekvenser för kvinnor genom att det blir svårare för dem att ta sig fram i transportsystemet.

Som stationen blivit planerad är den inte tillgänglig i samma utsträckning för kvinnor som den är för män. Levy (2013) resonerar kring vad ett orättvist transportsystem kan ge för implikationer, och menar att det leder till att viktiga aktiviteter som transport tillgängliggör enbart går att nyttja av dem som kan använda sig av transportsystemet. Således kan inte alla grupper nyttja rätten till staden. Även om det i dokument och under intervjuer beskrivs att kollektivtrafik är att satsa på jämställdhet så saknas en analys om hur utformningen och processer kring planeringen av en station kan inverka på för vem platsen blir tillgänglig.

Levy (2013) beskriver hur människans sociala position påverkar valet av färdmedel och därmed hur tillgängligt det är och under vilka premisser som man färdas i staden. Social position är en komplex sammansättning av faktorer som etnicitet, sexualitet, kön och ekonomiska förutsättningar. Makt och resurser är ojämnt distribuerat för olika sociala grupper. Levy (2013) för resonemang kring hur sociokulturella företeelser inverkar på hur tillgänglig en plats upplevs, exempelvis undviks en plats som är eller upplevs som otrygg. Rosengård upplevs som ett osäkert område och det är därför extra viktigt när det skapas en transportnod, i just den här kontexten, att stationen blir trygg så att kvinnor verkligen kan nyttja den. Nästan alla kvinnor och ett fåtal män saknar möjligheten att röra sig exakt som de själva önskar på offentliga platser eftersom den dominerande gruppen bestämmer över platsen. Upplevs en plats som otrygg så minskar tillgängligheten för människor med särskilda sociala positioner. Levy (2013) pekar på att dominanta grupper kontrollerar att det är deras intresse som beaktas. Både Connell (2003) och Hirdman (2003) beskriver hur sociala handlingar gör att strukturer kan bestå. Hur det planerats gör därmed att rådande sociala strukturer kan upprätthållas. Young (2000) menar att kvinnor och män inte upplever och rör sig i de offentliga rummen på samma villkor och Andersson (2005) betonar att det är kombinationen av sociala relationer och platser som tillsammans bidrar till och påverkar detta. Hur Rosengårds station utformas är därför del i förutsättningarna för hur den sociala orättvisan och manliga överordningen kan bli bestående och fortsätta att reproduceras, så att kvinnor inte kan ta plats i staden på samma villkor som män. Det är troligast att det inte är planerarnas intention men planeringen medför bättre förutsättningar för att män i större utsträckning ska kunna nyttja platsen, ta den i anspråk samt dominera över den.

Å ena sidan har jämställdhetsarbetet i Rosengårds station fokuserats på trygghetsfrågor, å andra sidan tar en av respondenterna upp det som Listerborn (2002) problematiserar, att trygghetsarbetet både kan leda till en ökad rörlighet för kvinnor samtidigt som det faktiskt kan innebära en stigmatisering av kvinnor som offer. Det är viktigt att stationen blir en trygg plats för att den ska kunna användas, samtidigt som det finns en risk i att jämställdhetsarbetet endast innebär att det har tagits hänsyn till trygghets- och säkerhetsfrågor. Resonemanget som förs av flera respondenter riskerar bidra till att befästa en bild av kvinnan som ett offer som behöver beskyddas. Det "självklara" i att arbete med trygghet skulle vara en större fördel för kvinnor är något som bör ifrågasättas, borde det inte handla mer om åtgärder för alla som gör platsen trygg?

Flyvbjerg (1998) menar att underliggande konflikter i samhället undertrycks och de med makt kan fortsätta bestämma. Att främst prioritera tekniska aspekter med anledning till att stationen

inte ska få användas annars, kan därför återspegla maktstrukturer över vad som bör få prioritet i Rosengårds station.

Både planeringsdokument och respondenter uppgav att en kollektivtrafiksatsning som Rosengård station är, är ett arbete för jämställdhet. Det är dock en ofullständig analys att likställa en investering som Rosengårds station med jämställdhetsarbete. Law (1999) menar att problematiseringen kring genus och makt kopplat till transport är otillräcklig. Resvanestatistik som kvantitativt jämställdhetsarbete kan visa hur kvinnor och män reser och påvisar att kvinnor till större del nyttjar kollektiva färdmedel (Svedberg, 2013; Trafikanalys, 2017; SWECO, 2014A; SWECO, 2014B). Men skulle kvinnor välja att resa kollektivt om de hade samma förutsättningar som män? Levin och Faith-Ell menar (2011) att det är viktigt att förhålla sig kritisk till den statistiken eftersom den nödvändigtvis inte återspeglar hur det verkliga behovet för transportalternativ ser ut. Kunskap om varför kvinnors och mäns resmönster skiljer sig är viktigt, det räcker inte med att endast utgå från resvanestatistik när behov ska kartläggas och analyseras. Hirdman (2003) förklarar hur genuskontrakten som finns i samhället till en viss del styr vem som utför vilka uppgifter. Kvinnors och mäns resmönster återspeglar traditionella könsroller där kvinnor ansvarar för omsorg av hem och närstående och färre kvinnor kan cykla eller har körkort, därför behövs det enligt Polk (2008) en djupare analys om hur genus och förflyttning påverkar hur kvinnor kan nå ekonomisk självständighet, vilket är ett av Sveriges nationella mål för jämställdhetspolitiken.

Empiri: Krav i upphandling och direktiv till konsulter

Offentlig upphandling av konsulter är enligt CEMR-deklarationen (2009) ett område där jämställdhet kan gagnas. Krav på jämställdhet förekommer däremot inte när Malmö stad utför upphandlingar (Intervju representant 1 Valfärdsavdelningen, 20/3 2018). Under en intervju med en anställd på Valfärdsavdelningen uppger hen att jämställdhet som krav både är en möjlighet och en utmaning (Intervju representant 1 Valfärdsavdelningen, 20/3 2018). Vanligen sker en upphandling efter lägsta pris, enligt respondenten, men vid krav på jämställdhet har det resulterat i ett färre antal anbud.

Två olika konsultföretag tilldelades ett parallellupplag av Malmö stad för att gestalta Rosengårds station (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Enligt konsultbyråns representant bestod uppdraget i att skapa perronger där resenärer ges möjlighet till att befinna sig under tak, en bullerskyddad miljö med acceptabel ljudnivå, skapa taktila stråk (för synskadade) samt ge möjlighet till att förflytta sig från och till olika målpunkter. Från intervjuerna med konsultbyråns representanter framgår det att krav på jämställdhetsperspektiv inte fanns med som en del av uppdraget (Intervju representant 1 konsultbyrå, 16/3 2018; Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018). Representant 2 från konsultbyrå berättar i intervjun: *“Förr satte man ingen titel på jämställdhet. Man tänkte på det. För 10 år sen fanns det inget om jämställdhet i stadsplanering.”* (Intervju, 5/4 2018). Enligt respondenten existerade inga redskap för jämställdhet vid tiden för planeringen av stationen under 2008–2009. Stora delar av materialet för Rosengårds station, såsom underlag och ritningar, framställdes under 2010 (Intervju representant 1+2 GK, 13/3 2018). Materialet uppdaterades inför att stationsplanerna återupptogs, och en ny konsultbyrå genomförde ett fåtal mindre utredningar åt Malmö stad

(Intervju representant 1 konsultbyrå, 16/3 2018; Intervju representant SBK, 18/4 2018). Utredningarna medförde få korrigeringar i materialet och den nya byrån mottog inte heller några direktiv om att ta jämställdhet i beaktning (Intervju representant 1+2 GK, 13/3 2018).

Malmö stad arbetade inte med jämställdhetsintegrering vid tidpunkten för arbetet med stationen, 2009, därför togs det inte hänsyn till detta (Intervju representant 1+2 GK, 13/3 2018). Uttalandet från respondenterna står i motsats till att Malmö stad undertecknade CEMR-deklarationen redan år 2007. Boverket publicerade dessutom år 2006 tydliga instruktioner, råd och tips för hur jämställdhet bör beaktas i fysisk planering. Då fastställdes att de mål och visioner som kommunen har för jämställd fysisk planering och byggande bör föras vidare och tydliggöras i diskussioner med exploatörer.

Det är ingen självklarhet att jämställdhet beaktas, en respondent uttrycker sig så här:

”Man får hela tiden slåss för jämställdheten” (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5 april 2018). Det är enstaka individer som brinner för ämnet som är anledningen till att det överhuvudtaget arbetas med jämställdhet menar en annan respondent (Intervju representant 3 GK, 11/4 2018). Det som i fallet Rosengårds station gjort att den ändå är utformad med jämställdhet i åtanke är att det funnits involverade personer som hade ett “jämställdhetsintresse” och dolda nätverk som gjorde att man ändå kunde arbeta med jämställdhetsfrågor, och vågat fatta beslut kring de frågorna, trots att det inte kommer med som ett krav i uppdraget eller från kommunens sida (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018). *“Det kräver mycket mer av oss som arkitekter att göra jämställda platser.”* (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018). Både att det finns en tillgång till nätverk där jämställdhetsfrågor kan diskuteras och att arkitekter har insikt i aktuell forskning (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018).

Officiellt vill både arkitekter och kommun arbeta med jämställdhet, alla tycker att det är bra och i det teoretiska stadiet återfinns inget större motstånd (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018). Respondenten menade att det jämställdhetsperspektivet främst ifrågasätts när det kommer till det praktiska genomförandet. Det är alltid de mjuka värdena som ifrågasätts först, det måste finnas någon ekonomisk vinst eller matematisk logik som förklarar varför något ska finnas kvar.

Analys: Krav i upphandling och direktiv till konsulter

Flyvbjerg (1998) skriver om hur dokumentationen som inte blivit genomförd är lika intressant som den som blivit dokumenterad eftersom det visar på vad som anses vara viktigt. De som har makt skapar den verklighet de vill att andra människor ska följa (Flyvbjerg, 1998). Genusvetenskapen syftar påvisa den maktstruktur som finns i samhället och det som anses viktigt är ofta kopplat till det som män traditionellt förknippas med. Detta knyter an till teorierna som menar att det är de övergripande strukturerna i samhället som behöver förändras för att jämställdhetsarbetet ska komma någon vart (Hirdman, 2003; Andersson, 2005; Mark, 2007; Connell, 2003). Fysisk planering bör utformas med ett jämställdhetsperspektiv som inkluderar en genomlysning av maktstrukturer i samhället, vilket Malmö stad slår fast i UP genom att skriva att flera maktordningar inverkar på människors identitet och att det finns ett beroende mellan maktordningarna. Att en sådan analys saknas och inte bidragit till direktiv för

utformning kan vara negativt för kvinnors nyttjande av stationen. Det är en helt ny transportnod och plats som ska byggas, och det har funnits en god möjlighet att redan från början planera jämställt och rättvist.

Argumentet kring att jämställdhet inte var ett begrepp som användes inom fysisk planering vid tiden för stationens utformning håller inte hela vägen, eftersom det fanns tydliga riktlinjer både från Boverket och genom undertecknandet av CEMR-deklarationen. Det anges specifikt i CEMR-deklarationen att offentlig upphandling är ett viktigt verktyg för att främja jämställdhet. När Malmö stad beställde utredningar, för att uppdatera underlaget för stationen, försumrades återigen chansen att inkludera jämställdhetsaspekter i Rosengårds station, vid den tidpunkten hade dessutom UP funnits i flera år. Det verkar vara viktigare för Malmö stad att motta ett större antal anbud som resulterar i ett lägre pris, snarare än att höja kvaliteten och ställa krav på jämställdhet. Det går emot den egna visionen att uppmärksamma ett jämställdhetsperspektiv i alla led av beslutsfattande, planering och utförande.

5.2.2 Malmö stads jämställdhetsarbete

Detta avsnitt syftar beskriva det praktiska jämställdhetsarbetet i Malmö stad samt vilka strategier kommunen använder sig av för att säkerställa att jämställdhetsperspektivet integreras.

Empiri: Praktiskt jämställdhetsarbete

På Malmö stad arbetar en enhet på Valfärdsavdelningen mot 18 självstyrande nämnder för att leda, samordna och ha översikt över jämställdhetsarbetet samt utföra uppföljningar av och analysera jämställdhetsarbetet som sker i Malmö stad (Intervju representant 1+2 Valfärdsavdelningen, 20/3 2018). Enheten är inte inblandad i det praktiska jämställdhetsarbetet, men involveras *när* och *om* hjälp från förvaltningarna efterfrågas. Ambitionen är att jämställdhet alltid ska utgöra en del i arbetet vid Malmö stads förvaltningar (Intervju representant 1+2 Valfärdsavdelningen, 20/3 2018). Enheten granskade GK:s jämställdhetsarbete utifrån UP under 2014, med specifikt fokus på deras arbete med att införliva ett jämställdhetsperspektiv i den externa verksamheten som riktas till Malmöborna (Malmö stad, 2014C). Enhetens slutsats är att GK "i princip" uppfyller UP:s effektmål, men för att förbättra för jämställdheten i den externa verksamheten föreslogs att GK skulle arbeta med att öka utbildningsinsatser, komplettera sin jämställdhets- och mångfaldsplan med mål för jämställdhetsintegrering i den externa verksamheten samt göra jämställdhetsanalyser baserade på könsuppdelad statistik (Malmö stad, 2014C).

På frågan om varför jämställdhet inte verka utgöra en del i arbetet med Rosengård station svarar representant 1 från Valfärdsavdelningen att det förekommer stora omstruktureringar på GK vilket kan få som följd att jämställdhetsarbetet åsidosätts (Intervju representant 1 Valfärdsavdelningen, 20/3 2018). Organisationer som är i förändring tenderar att återgå till gamla arbetsmönster (Intervju representant 1 Valfärdsavdelningen, 20/3 2018). Det framkommer även vid flera av intervjuerna (Intervju representant 3 GK, 11/4 2018: Intervju representant SBK, 18/4 2018) att jämställdhet inte ges tillräckligt stort utrymme i varken

planeringsprocessen eller inom organisationskulturen, utan att det främst är ett perspektiv vid sidan av ordinarie arbetsuppgifter.

I intervju med representant 1 på Vårhjälpavdelningen berättar respondenten *“Det är en stor utmaning att få människor att göra det som beslutats”* (20/3 2018) och menar vidare att flera avdelningar har svårigheter med att lyda den demokratiska processen, vilket är *“sabotage”* för demokratin. Det behövs mer än policydokument för att realisera ett policymål, det krävs ständiga diskussioner som rör policymålet vilket kräver både tid och finansiella resurser (Intervju representant 3 GK, 11/4 2018). Diskussionen om jämställdhet är inte ny, men är svår att integrera i sin helhet i de snabba processer som planeringsarbetet idag innebär. I planeringen av Rosengårds station var tiden som fanns till förfogande för att framställa detaljplanen ovanligt kort, nio månader, enligt respondenten från SBK (Intervju, 18/4 2018). Det ska hastigt avgöras vad som ska tas i beaktning och fokus ligger på att producera så effektivt som möjligt menar respondenten. Det saknas tid för ett grundläggande arbete där det finns utrymme att involvera medborgare samt analysera hur jämställdhet präglar planeringsprocessen.

Samtidigt var hela processen från plan till byggstart lång på grund av den utdragna juridiska processen. Det förekommer ett flertal svårigheter med sådana långa planeringsprocesser som Rosengård station varit en del av, eftersom personal byts ut och det saknas en kontinuitet vilket resulterar i att lösningar, lärdomar och utvärderingar förloras på vägen (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Jämställdhet och jämlikhet är viktigt, alla borde få vara med, och alla borde vara involverade i processer som rör staden, men Malmö stad är inte bra på att följa upp arbetet med jämställdhet och utvärderingar är inte prioriterade menar respondenten.

Vidare menar respondenten från SBK att det är svårt att definiera vad jämställdhet innebär och fortsätter resonemanget att jämställdhet inte är en enkel fråga, det finns inga facit och det fungerar inte att arbeta efter checklistor. Om mål i policys gäller mjuka värden, eller är allmänt diffusa, riskerar de att avfärdas eftersom de är svåra att kvantifiera (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Istället framhåller respondenten att ett framgångsrikt jämställdhetsarbete handlar om processer, med diskussioner kring vad som är centralt. Hen tror att det är enklare att skapa praktiska lösningar om processerna är längre, så att det finns tid att finna representativa medborgare som kan involveras.

Arbetet med jämställdhet är en prioriteringsfråga, att jämställdhet inte beaktats trots att Malmö stad har skrivit under CEMR samt har flera strategidokument där jämställdhet är ett mål beror troligtvis på att det inte har prioriterats resonerar respondent från SBK (intervju, 18/4 2018). Policys om jämställdhet har antagits och bör införlivas i arbetet, men det finns samtidigt flera andra policys som ska förverkligas (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Det är svårt att ha översikt över alla bestämmelser och överenskommelser som Malmö stad har beslutat om menar respondenten från SBK, därför görs det avvägningar och prioriteringar. Representant 3 från GK menar att politiker beslutar att alla aspekter ska beaktas i planeringen genom olika policys som behandlar barnperspektivet, miljö och så vidare, även om det inte finns resurser för att arbeta med samtliga och därför lämnas arbetet med prioriteringar åt kommunens tjänstepersoner (Intervju representant 3 GK, 11/4 2018). Respondenten anser dock att det inte

finns tillräckligt med lagstiftning att luta sig emot när det gäller jämställdhet, och menar därför att jämställdhetsarbetet blir svårt.

Analys: Praktiskt jämställdhetsarbete

Mark (2007) beskriver att jämställdhetsarbetet vanligen syftar till att göra individer medvetna om hur perspektiv på organisation och kön är utformade samtidigt som det ska etablera kommunikationen mellan olika perspektiv - för att göra det behövs en dialog. Det verkar inte ha funnits någon dialog om jämställdhet, varken inom konsultbyrån eller inom Malmö stad eller dem emellan. Det finns en kunskapsbrist kring vad jämställdhetsarbete innebär och därför blir det svårt för respondenterna att avgöra om det arbetats med jämställdhet eller inte.

Jämställdhet som "sidan-av-perspektiv" är ett fenomen som är centralt i Marks (2007) resonemang kring systembevarande och systemförändrande jämställdhetsarbete. När jämställdhetsarbetet inte utgör en del av processen utan bara förekommer som ett perspektiv utanför ordinarie verksamhet, leder inte arbetet till systemförändringar, utan snarare till systembevarande. Jämställdhet med för lite utrymme i planeringsprocessen och/eller organisationskulturen leder till ett systembevarande där jämställdhet enbart förblir ett perspektiv vid sidan av ordinarie uppgifter. Det är viktigt att de som arbetar med planering och stadsutveckling har en förmåga att hålla jämställdhetsperspektivet levande samtidigt som de mer traditionella uppgifterna utförs i arbetet. Exempelvis genom att analysera hur arbetsgrupper utses, hur uppdrag formuleras, hur kompetensutveckling bedrivs, hur samråd genomförs och så vidare.

Omorganiseringar i verksamheten kan vara en orsak till att jämställdhetsarbetet inte utgör en större del av förvaltningarnas arbete, likaså ett motstånd till att förändra trygga arbetssätt och bryta rutiner. De hinder som upplevs försvåra möjligheten att följa upp och utvärdera arbetet kring jämställdhet i Malmö stad beror dels på tidsbrist men kan även förstås och förklaras med hjälp av vad Forssell och Scholten (2013) skriver om vaga mål och krav som gör det svårt att veta vad som är ett gott jämställdhetsarbete och vad som faktiskt behövs göras.

Enligt Mark (2007) delas det praktiska jämställdhetsarbetet upp kvalitativt och kvantitativt, där det kvalitativa jämställdhetsarbetet bland annat syftar till att kritiskt analysera organisationens innehåll genom genus- och jämställdhetsperspektiv. Det verkar som om Malmö stad huvudsakligen arbetar med jämställdhet genom ett kvantitativt tillvägagångssätt enligt vad som framkommer från intervjuer. Det innebär att de kvalitativa ansatser som går ifrån antal och beräkningar och istället fokuserar på kvinnor och mäns kunskaper, erfarenheter och värderingar riskeras gå förlorade. Det borde därför vara att viktigt för Malmö stad att arbeta med både kvalitativa och kvantitativa ansatser om jämställdhetsarbetet inom planering på riktigt ska få fäste och kunna vidareutvecklas.

Empiri: Kunskap om jämställdhet

Malmö stad har gett ut boken *“Är du jämställd? Case och intervjuer i en fråga under ständig utveckling”* om sitt arbete med att fördela stadens resurser jämställt och ge alla malmöbor en jämställd service, där följande står:

- *”Malmö stad har arbetat sedan 2009 med jämställdhet i kollektivtrafiken. Det är självklart att vi planerar likvärdigt och tar hänsyn till både kvinnor och mäns erfarenheter. Inte minst för att kvinnor och män reser så olika i sin vardag.”* (Malmö stad, 2015, s. 15).
- *”Kollektivtrafiken är alltså en viktig pusselbit för en jämställd stadsmiljö och förenad med många andra vinster. Den givna utgångspunkten är att kvinnors erfarenheter och perspektiv tas tillvara i planering och utformning i lika hög grad som mäns.”* (Malmö stad, 2015, s. 15).

Malmö stad har också genom att skriva under CEMR-deklarationen och antagit UP kommit överens på högsta nivå i kommunfullmäktige om att jämställdhet är något som ska integreras i alla beslut, planer och projekt. I artikel 26 (UP) står att fokus ska ligga på att *”öka kunskapen och medvetenheten kring jämställdhet för involverad personal”*. Samtidigt berättade en respondent följande när vi frågade om jämställdhet var en del av arbetet med Rosengårds station: *“Nä. Jag har minsann inte tagit hänsyn till någon jämställdhet”* (Intervju representant 1 GK, 13/3 2018). Respondenten från konsultbyrån hade en liknande upplevelse av huruvida jämställdhet varit en del av utformningen: *“Kvinnors behov var inte uppe. Det är ganska sällan som man har den vinklingen i infrastrukturprojekt”* (Intervju representant 1 konsultbyrå, 16/3 2018). Utifrån detta citat verkar det som att infrastrukturprojekt utgår från en allmänt vedertagen norm om vilka behov som finns, frågan är då vilken norm det är om inte kvinnors behov finns med där?

Flera respondenter anser att kunskap om jämställdhet behöver öka (Intervju representant SBK, 18/4 2018; Intervju representant 1+2 Vårhjälpavdelningen, 20/3 2018). Det framkommer under intervjuerna att kunskapen kring jämställdhet är bristfällig, exempelvis pratar en anställd som arbetar med Rosengårds station om *“jämställdhet mellan ålder”*. Likaså framkommer det att det saknas kunskap om distinktionen mellan jämställdhet och jämlikhet och under en intervju svarar en respondent följande på frågan om de arbetar med jämställdhet: *“Menar ni jämställdhet kopplat rent generellt, eller menar ni jämställdhet kopplat manligt kvinnligt? Eller menar ni olika etniska bakgrunder, eller definierar man jämställdhet på något särskilt sätt? Eller jämställdhet i allmänna termer. Jag har inte alls koll på avgränsningen med jämställdhet”*. Det finns dock ett ansvar på individnivå att ta reda på vad som krävs för att utföra de uppgifter som ingår i ett uppdrag, såsom en respondent uttrycker sig: *“Vet man inte vad jämställdhet är, är det ens ansvar att reda på det. Är det beslutat att man ska arbeta med det så har man ett ansvar att genomföra det”* (Intervju representant 1 vårhjälpavdelningen, 20/3 2018).

Det finns inte personal med dokumenterad kunskap om jämställdhet i projektet kring Rosengårds station och en osäkerhet råder hos tjänstemännen på GK om någon instans arbetar med jämställdhetsintegrering på Malmö stad (Intervju representant 1 GK, 13/3 2018). Jämställdhetsperspektiv kan existera i arbetssättet utan att det nödvändigtvis blir tydligt

redovisat och det kan finnas flera diskussioner om jämställdhet, men allt som diskuteras dokumenteras inte (Intervju representant 1 Vårdsavdelningen, 20/3 2018). “*Det (jämställdhetsperspektivet) kan finnas med i arbetet, men att det inte syns så tydligt*” (Intervju representant 2 Vårdsavdelningen, 20/3 2018). Representanten från SBK menar att även om det inte står skrivet någonstans så fanns jämställdhetsaspekten med väldigt tydligt under arbetet med stationen (Intervju representant SBK, 18/4 2018).

I transportplanering gäller jämställdhet främst att det ska vara enkelt att förflytta sig för kvinnor menar en respondent, och förklarar vidare att GK fokuserar på att detta innebär ett arbete med att alla ska ha goda möjligheter till att transportera sig inom staden. Kunskapen för att utöver detta realisera alla mål och visioner om jämställdhet som politikerna beslutat om är inte tillräcklig hos planerare (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Investeringar har gjorts i att sprida och utveckla kunskap om jämställdhet menar respondenterna från Vårdsavdelningen (Intervju 20/3 2018). Trots detta blir det enligt respondent från SBK ett glapp mellan kunskapssynen som finns hos de som skapar trafik- och transportmiljöer och kunskapen som behövs för att arbeta med jämställdhet (Intervju, 18/4 2018). Huruvida jämställdhet beaktas i arbetet beror på kunskap om hur det ska genomföras och prioriteras (Intervju representant 1+2 Vårdsavdelningen, 20/3 2018).

I intervjuer med konsultbyrån framkommer att respondenterna inte delar samma uppfattning om vilka perspektiv som varit involverade i arbetet med stationen. Representant 2 uppgav att det arbetats med jämställdhet i och med att hen ansåg att trygghet och säkerhet är del av jämställdhet (Intervju representant 2 konsultbyrå, 5/4 2018). Representant 1 däremot uppger att kvinnors behov inte varit en del av stationens utformningsprocess. I arbetet med Rosengårds station uppger representant från stadsbyggnadskontoret (Intervju, 18/4 2018) att det har arbetats med att nå så många grupper som möjligt, men enligt respondenten handlar det nästan alltid om trygghetsfrågor, och jämställdhet begränsas till att handla om hur kvinnor rör sig.

Det grundläggande problemet att överhuvudtaget veta vad begreppet jämställdhet handlar om, utgör ett stort hinder för att jämställdhetsintegrera planeringen av stationen. Men även om det skulle finnas kunskap om *vad* jämställdhetsintegrering innebär, så uppstår nästa problem kring kunskapsluckan om *hur* mål och policydokument bör omsättas i praktiken. Denna kunskap är också bristfällig och två av respondenterna uppger att finns ett glapp mellan visionen om jämställdhet i policys och förståelsen för vad som ska göras praktiskt i det dagliga arbetet (Intervju representant SBK 18/4 2018; representant 3 GK, 11/4 2018). I policydokument finns visioner om att arbeta med jämställdhet, men det måste översättas till en kontext i vilken de ska implementeras så att anställda vet vad arbetet med jämställdhet ska förankras i (Intervju representant SBK, 18/4 2018). “*Vi vet att vi vill arbeta med jämställdhet, att vi måste arbeta med jämställdhet men vi vet inte hur vi praktiskt ska genomföra det*” (Intervju representant SBK, 18/4 2018). Enligt respondenten behövs utrymme för en diskussion kring jämställdhet under planprocessen kring vad som går att omsätta rent faktiskt i planering. Enligt representant 3 från GK (Intervju, 11/4 2018) är det enklare att arbeta med jämställdhet där det går att jämföra mellan könen, såsom i äldreomsorg där insatta resurser kan mätas i exempelvis tid eller kostnader.

Analys: Kunskap om jämställdhet

Normen för vems behov som ska tas i beaktande i infrastrukturprojekt utgår från mannen, det som en av respondenterna uppger i intervju att kvinnors behov oftast inte tas i beaktning i infrastruktur säger en hel del om hur man ser på människan som en avkroppsligad, avkontextualiserad atom som ska transporteras från punkt a till punkt b. Utan kunskap om kroppens förmåga, om kroppens föränderlighet under en livstid och om medresenärers faktiska anpassning till andras fysiska möjligheter som Law (1999) skriver om, går många viktiga aspekter förlorade som skulle kunna underlätta kvinnors resande och tillgång till transportsystemet genom Rosengårds station.

Både Levin och Faith-Ell (2011) och Forssell och Scholten (2013) betonar att det finns för lite kunskap inom myndigheter kring jämställdhetsarbete vilket gör att mål som formulerats kring jämställdhet inte omsätts i det praktiska arbetet. Att översätta de jämställdhetspolitiska målen till praktik uppgavs under intervjuerna som svårt och i Malmö stad saknas det till viss del kunskap om vad jämställdhet är och vad jämställdhetsarbete innebär. Flera respondenter berättar om problematiken med att översätta jämställdhet i praktiken, trots att Malmö stad investerat flera miljoner i sina medarbetares kompetensutveckling (i samband med utvecklingsplanen). Vissa av respondenternas uttalanden visar även på en svårighet med att förstå skillnaden på jämställdhet och jämlikhet. Arbetet med jämställdhet försvåras när kunskapen kring ämnet är så bristfällig.

Ökad kunskap innebär inte per automatik ökat jämställdhetsarbete. Det går inte att utgå ifrån att tjänstepersoner vill arbeta med jämställdhetsintegrering bara för att kunskapen ökar. De som gynnas av rådande strukturer är män, och för att uppnå jämställdhet innebär det en degradering av privilegier och makt för dem. Både Connell (2003) och Hirdman (2003) betonar att strukturer upprätthålls via sociala handlingar. Förändringar i samhället blir möjliga först när det finns en medvetenhet om varför sociala strukturer uppkommer och består. När det saknas kunskap kring jämställdhet, riskerar analysen kring ojämställda strukturer och hur de kan reproduceras i den fysiska strukturen och på offentliga platser, gå förlorad. Vem ska ifrågasätta och problematisera existerande könsstrukturer i planering, om de som arbetar med det inte besitter grundläggande kunskap om jämställdhet?

5.2.3 Vems är ansvaret att planeringen jämställdhetsintegreras?

Ett jämställdhetsperspektiv ska finnas i all offentlig verksamhet och ingå som en naturlig del av verksamheten enligt Sveriges nationella lagar, CEMR-deklarationen och Malmö stads UP. Det innebär att alla ska ansvara för att jämställdhetsaspekter vägs in i alla beslut som tas, men frågan om vems ansvar det *egentligen* är utifrån hur systemet är utformat behöver vidare utforskas.

Empiri: Ansvar

Kommunfullmäktige har antagit UP vilket är den tydligaste riktlinjen efter lagstiftning. Ansvar för att jämställdhet tas i beaktning, i exempelvis Rosengårds station, är ytterst politikernas även om förvaltningarna har i uppdrag att kontinuerligt arbeta för att uppnå de

övergripande målen och följa verksamhetsplanen (ordförande Tekniska nämnden, skriftlig kommunikation 23/4 2018). Det finns en tydlig ansvarskedja för jämställdhetsarbetet, men arbetet med jämställdhetsintegrering verkar ändå inte fungera (Intervju representant 1 välfärdsavdelningen, 20/3 2018). *“Vi måste i vårt arbete, oavsett om vi är politiker eller tjänstepersoner, säkerställa att den service vi erbjuder Malmöborna är likvärdig oavsett kön. Det handlar om en kvalitetssäkring för att se till att vi är jämställda och fria från diskriminering.”* (ordförande Tekniska nämnden, skriftlig kommunikation, 23/4 2018). Malmö stads politiker fattar beslut om vilka policys som ska implementeras och förväntar sig att det arbete som delegerats verkställs (Intervju representant 1 Välfärdsavdelningen, 20/3 2018). *“För att det ska finnas en tilltro till styrkedjan är det viktigt med kontinuerlig uppföljning. Jag tror att vi politiker spelar en viktig roll för att frågor som rör jämställdhet ständigt är aktuell vid alla beslut och genomförande”* (ordförande Tekniska nämnden, skriftlig kommunikation 23/4 2018). Politikerna ska efterfråga uppföljningar och resultat från arbetet med jämställdhet, och kommunfullmäktige har mandat att kräva att det arbetas med jämställdhet (Intervju representant 1 Välfärdsavdelningen, 20/3 2018). När det inte efterfrågas uppföljningar och resultat av jämställdhetsarbetet av politikerna, så prioriterar inte förvaltningarna att arbeta med jämställdhet (Intervju representant 1 Välfärdsavdelningen, 20/3 2018).

Idag sker uppföljningen genom att förvaltningarna skapar rapporter till sina nämnder och redovisar på vilket sätt de arbetat med jämställdhet. I en årsanalys ges förvaltningarna möjlighet att svara ja eller nej på frågan om de har följt UP:s bestämmelser. Svarar förvaltningar nej, behöver de utförligt förklara och motivera varför de inte arbetat med jämställdhet. Svarar förvaltningarna ja, är det ingen instans som kontrollerar hur väl det överensstämmer med verkligheten (Intervju representant 3 GK, 11/4 2018). *“Om man säger att man inte arbetar med jämställdhet så skapar man bara mer problem. Istället säger man att man gör det, att vi jobbar på bra med goda intentioner. Så vi får arbetsro.”* (Intervju representant 3 GK, 11/4 2018).

Analys: Ansvar

Hur uppföljningen av jämställdhetsarbetet sker samt hur grunden för hur jämställdhetsintegrering kontrolleras visar varför arbete med jämställdhet inte sker i en tillfredsställande utsträckning. Det händer egentligen ingenting om UP inte följs, och med den arbetsbörda som tjänstemännen på Malmö stad redan har ter det sig naturligt att jämställdhetsperspektivet därför faller bort. Politikerna skulle behöva tydliggöra vilka policys som är de viktigaste, annars räcker tiden helt enkelt inte till. Att förvaltningarnas arbete inte följs upp kan bero på att de beslutsfattare som bestämt att arbetet ska vara jämställdhetsintegrerat inte vet vad det innebär. Istället litar de på att varje förvaltning vill göra som beslutsfattare har begärt och att förvaltningarna tar ansvar för att göra det bästa möjliga.

Malmö stad har förbundit sig på flera olika sätt, genom CEMR och UP, till att jämställdhet ska integreras i hela organisationen vilket därmed innebär att det ska göras. Det finns dock ett problem med ansvar på alla nivåer. Även om det ytterst är politikerna som ska ha ansvaret så har förvaltningen, med direktören som högst ansvarig, ansvar att faktiskt verkställa de policys som antagits i kommunfullmäktige. Dessutom borde individer på förvaltningen se till att ha kunskap om det som förväntas av dem eftersom det har arrangerats utbildningar och seminarier

för att alla ska få en bättre förståelse för vad ett jämställdhetsperspektiv innebär. Det finns enstaka tjänstepersoner som arbetar med jämställdhetsintegrering men långt ifrån alla som förväntas göra det. Om inte jämställdhetsarbetet fungerar är det följaktligen politikerna som måste ställa krav på att förvaltningarna utvecklar nya tillvägagångssätt för att lyckas jämställdhetsintegrera sina verksamheter. Det är problematiskt att kommunfullmäktige fattar beslut som sedan inte följs upp ordentligt, det går inte linje med en hållbar stadsutveckling som innefattar en jämställd transportplanering.

Det finns åtskilliga policydokument som ska följas av tjänstepersoner inom Malmö stad. Därför är frågan om hur prioritering sker central och den som har makten att prioritera har makten att besluta om vad som får ta plats i planprocessen. Levy (2013) och Greed (1996) skriver om problematiken med att det finns flera mål, vilket innebär att frågor om jämställdhet hamnar i skymundan. Både Greed (1996) och Andersson (2005) poängterar att styrmedel, direktiv och lagstiftningar inte automatiskt leder till att arbetet med jämställdhet fungerar. Levin et al (2016) menar att det krävs tydliga direktiv från en nationell nivå såsom regeringen eller Trafikverket. Samtidigt som nationella mål som inte konkretiseras och anpassas till lokala förhållanden riskerar bli för vaga, såsom Callerstig (2014) skriver kring att det är för enkelt att anta policys som sedan är svåra att leva upp till. Olsson et al (2010) skriver att jämställdhet är en aspekt som ofta åsidosätts.

Dokumentation om jämställdhetsarbetet lyser med sin frånvaro, under studiens gång har inget material framkommit som visar att förhållanden och villkor för kvinnor och män systematiskt synliggjorts och analyserats så som fastslås i UP. Likaså saknas dokumentation kring hur utformningen av stationen inte ska befästa strukturer för framtiden såsom Boverket (2018) menar att jämställdhetsintegrering bör göra. Polk (2008) poängterar att arbetet med jämställdhet inom transportsektorn ofta är förenklat och oorganiserat. Det verkar stämma i arbetet med Rosengårds station.

6. Slutsatser

Här sammanfattas våra viktigaste slutsatser i punktform utefter studiens frågeställningar.

1. Hur arbetar Malmö stad för att nå det nationella målet om ett jämställt transportsystem, specifikt gällande jämställdhetsintegrering i planeringen av Rosengårds station?

- Jämställdhet har inte fått tillräckligt tydlig plats i planeringsprocessen av Rosengårds station, vilket tyder på ett systembevarande arbetssätt där jämställdhet fortfarande är ett perspektiv vid sidan av ordinarie uppgifter.
- Både kvalitativa och kvantitativa ansatser behövs om jämställdhetsarbetet inom planering ska bli framgångsrikt. Malmö stads jämställdhetsarbete i planeringen av Rosengårds station har främst varit kvantitativt.
- En satsning som Rosengårds station (kollektivtrafiksatsning) är inte samma sak som att satsa på jämställdhet.
- I den fysiska utformningen av stationen har vissa trygghetsaspekter tagits hänsyn till såsom utformning av flera in-/utgångar från perrongen, belysning etc., men viktiga detaljer såsom hissar och toaletter saknas.
- Jämställdhetsarbetet är oorganiserat och de positiva förändringar som skett beror till största del på initiativ från enskilda individer.
- Trygghetsarbetet har i stort likställts med jämställdhetsarbete i stationen. Trygghetsarbetet är viktigt men behöver problematiseras för att inte bidra till att befästa stereotypa föreställningar om kvinnan som offer.
- Jämställdhet fanns inte med som krav i upphandling av konsulter i Rosengårds station. Det innebär att Malmö stad inte tog vara på en god möjlighet att redan från början göra stationen jämställd och rättvis.
- Det praktiska arbetet med stationen återspeglar inte Malmö stads policymål. Glappet mellan visioner i policydokument kring jämställdhetsintegrering och det faktiska arbetet i Rosengårds station är stort. Det saknas kunskap om hur policymålen ska översättas till praktisk handling.

2. Vilka faktorer försvårar implementering av jämställdhetspolicys i Malmö stad?

- Det saknas grundläggande kunskap om vad jämställdhet är. Ökad kunskap innebär dock inte per automatik ökat jämställdhetsarbete. Det går inte att utgå ifrån att tjänstepersoner vill arbeta med jämställdhetsintegrering bara för att kunskapen ökar eftersom jämställdhetsarbete är ett politiskt beslut.
- Politikerna tar inte tillräckligt stort ansvar för att se till att arbetet sker utefter de mål och policys som antagits.
- Rådande maktstrukturer som grundar sig i könsordningen kan påverka vad som tillåts vara viktigt och ta plats i planeringsprocessen. Jämställdhetsarbete är politiskt vilket innebär att det påverkas av intressekonflikter och makt- och könsstrukturer i samhället styr vad som tillåts ta plats. Det leder till att de tekniska aspekterna prioriteras framför sociala aspekter såsom jämställdhet.
- Kunskapsbrist leder till oenighet huruvida jämställdhet beaktas eller inte, och det blir svårt att avgöra om det arbetas med jämställdhet eller inte.

- Tidsbrist är ett hinder för att verksamhetens arbete ska jämställdhetsintegreras i analyser och uppföljningar.

Förslag på vidare forskning

Det finns ett stort behov av att forska vidare på hur jämställdhet kan omsättas i praktiken och vad som krävs för att det verkligen ska ske en förändring i kommunstyrda verksamheter. Uppsatsen visar att mål och policys är för vaga och att det behövs mer konkreta riktlinjer i jämställdhetsarbetet. Därför behövs vidare forskning kring *hur* exempelvis en jämställdhetskonsekvensbedömning skulle kunna leda till samma gynnsamma effekter i transportplanering på samma sätt som miljökonsekvensbeskrivningar gjort för miljön.

7. Avslutande diskussion

Hur kan arbetet med Rosengårds station bidra till hållbar stadsutveckling om transportsystemet inte medför att alla stadens invånare kan nyttja rätten till staden? Kan inte kvinnor och män använda sig av en station på samma villkor leder det till orättvisor i samhället.

Studiens syfte är att förstå hur jämställdhet används som verktyg i planeringsprocessen för att skapa ett transportsystem som svarar mot både kvinnor och mäns behov på ett likvärdigt sätt. Undersökningen som vi genomfört pekar på att jämställdhet inte prioriterats, och att den aspekt av jämställdhet som har påverkat planeringen av Rosengårds station är trygghet. Därför kommer vi föra en diskussion kring varför andra aspekter av jämställdhet inte inkluderats under planeringsarbetet för stationen och varför inte jämställdhet prioriteras.

Trots europeiska CEMR-deklarationen, de nationella transportpolitiska målen, den första feministiska regeringen och Malmös lokala initiativ har jämställdhet fortfarande en otydlig innebörd och diffus roll i transportplaneringen. I både Malmö Översiktsplan och i Malmö trafik- och mobilitetsplan skriver Malmö stad (2014B; 2016) om visionen för ett jämställt transportsystem. Enligt UP (Malmö stad, 2011) så har både "rörlighet och transporter" och "stadsplanering och lokalplanering" varit prioriterade utvecklingsområden för jämställdhetsintegrering och **därför borde** Rosengårds station jämställdhetsintegreras.

Transportplaneringen vilar på en teknisk kunskapssyn som utgår från att mäta och räkna på problem som ska lösas (Svedberg, 2013; Forssell & Scholten, 2013). När det i denna bransch ska inkluderas sociala aspekter med problemställningar som inte kan lösas med hjälp av beräkningsmodeller uppstår svårigheter. Det ligger närmare till hands att ta till de redan inarbetade kvantifierbara metoder som ingenjörskonsten bygger på, istället för att genomföra de systemförändrande åtgärder som Mark (2007) skriver om. Synen på kunskap skiljer sig åt mellan genusvetenskapen och transportplaneringen och det bidrar till att de åtgärder som syns framförallt blir de som genomförs. Genusvetenskapen utgår ifrån att genus skapas i sociala relationer och därför räcker det inte med att dela upp statistik i kön eller sätta upp övervakningskameror för att öka tryggheten och således hoppas kunna skapa ett transportsystem där alla erbjuds likvärdiga förutsättningar.

Det som saknas i Malmö stads jämställdhetsarbete är de kvalitativa aspekterna som krävs för att lösa problemet med ojämställdhet på djupet. Sociala aspekter är komplexa företeelser som i kombination med transportplanering blir ännu svårare att hantera. Varför det inte har hänt mer på de sju år som gått sedan utvecklingsplanen antagits är viktigt att analysera utifrån ett maktperspektiv. Flyvbjerg (1998) menar att de med makt kan formulera och definiera verkligheten. Vad som tillåts ta tid och resurser i planeringen är delvis en prioriteringsfråga och eftersom det juridiskt inte finns någon lag som reglerar jämställdhet i transportrummet blir det en aspekt som rationaliseras bort kanske eftersom att allt ska gå snabbt och vara så kostnadseffektivt som möjligt i dagens produktionsinriktade samhälle. Jämställdhet är en politisk fråga, och intressekonflikten grundas i makt- och könsstrukturer i samhället som styr vad som tillåts ta plats. Vem bestämmer vad som är viktigt och vilken kunskap som räknas?

Både Polk (2008) och Svedberg (2013) problematiserar att jämställdhet inte anses som ett relevant mål. Young (2000) menar att en ständigt aktuell fråga i planering är hur särskilda underrepresenterade grupper ska prioriteras och främjas utan att det sker på bekostnad av andra grupper.

Eftersom många aspekter inom jämställdhetsarbete inte går att mäta blir det enklare att bortse från dessa eftersom de inte syns lika tydligt som mätbara indikatorer. De tekniska aspekterna prioriteras framför mer diffusa aspekter som jämställdhet, antagligen för att det finns lagar och regleringar kring teknikaliteter som är enkla att mäta. Utvecklingsplanen är en vision om hur ett jämställt Malmö bör skapas, men så som återrapporteringen sker idag så blir det ett dokument som redan frälsta och eldsjälarna kan arbeta utifrån men utgör inga tvingande åtgärder för skeptikerna. Enligt en respondent går det att rent krasst svara ja eller nej på frågan om man jobbar med jämställdhet, utan att egentligen ha belägg för det.

Bristande kunskap kring genus och jämställdhet kan bidra till att diskussioner blir personliga där inblandade parter utgår från sig själva, vilket undergräver jämställdhetsarbetets kraft. För att lyckas med jämställdhetsarbetet bör det lyftas till en generell nivå som påvisar de strukturer som finns i samhället och som går ifrån enskilda individer, det finns ju som tidigare nämnt alltid enskilda kvinnor som har mer makt än män.

Ett problem för att införliva jämställdhet i planeringsprocessen är att det saknas tid. Young (2000) accentuerar att kvinnor och män inte är delaktiga i planeringsprocessen på samma villkor. Under perfekta förutsättningar där det inte behöver ske prioriteringar relaterade till tid, är det enklare att organisera olika former av medborgarmöten för att involvera just kvinnor och ett kvinnligt perspektiv. Det problematiska är om det verkligen finns tid till att skapa särskilda grupper för att fånga upp kvinnors åsikter. I Rosengårds station var planeringsprocessen kort vilket innebar att det inte fanns möjlighet till att involvera grupper, eftersom det inte prioriterades.

Trots att det finns både lagar, strategidokument och anställda som vill arbeta med jämställdhet finns det flera olika dimensioner och faktorer som förhåller sig till varandra som gör att det blir svårt att förverkliga. Det är svårt att prioritera jämställdhet när inte alla inom arbetsgruppen har kunskap, när det saknas tid och resurser samt när diskrimineringslagen inte har samma juridiska tyngd som exempelvis miljöbalken. Som det ser ut idag är det kombinationen av dessa faktorer som gör det för svårt. Det krävs förändringar på flera sätt för att inkludera jämställdhet. Det krävs respekt för en annan typ av kunskap där de skilda kunskapssynerna kan förenas för att skapa en synergieffekt.

8. Källförteckning

- Andersson, B. (2005). *RISK. Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Linköping: Centrum för kommunstrategiska studier. Linköpings universitet.
- Anneroth, E., Andersdotter Fabre, E., Nilsson, A., & Färnman, R. (2017). *#URBAN GIRLS MOVEMENT FRÅN LOKALA GODA EXEMPEL TILL GLOBALA LÄRDOMAR*. Stockholm: Global utmaning.
- Boverket. (2006). *Jämna steg. Checklista för jämställdhet i fysisk planering*. Hämtat från <http://jamda.ub.gu.se/bitstream/1/97/1/jamnasteg.pdf>
- Boverket. (2018). *Boverket samhällsplanering*. Hämtat 2018-03-16 från Jämställdhet i samhällsplaneringen: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationella-mal-for-planering/jamstalldhet-i-samhallsplaneringen/>
- Brottsförebyggande rådet. (2018). *Nationella trygghetsundersökningen 2017. Om utsatthet, otrygghet och förtroende*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Callerstig, A.-C. (2014). *Making equality work: Ambiguities, conflicts and change agents in the implementation of equality policies in public sector organisations*. Linköping: TEMA, Linköpings universitet.
- Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 62(3), ss. 296-312.
- Connell, R. (2003). *Om genus*. Göteborg: Daidalos.
- Cresswell, J. W. (2014). *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4: e upplagan uppl.). Thousand Oaks, California: Sage.
- Faith-Ell, C. & Levin, L. (2013). *Kön i trafiken. Jämställdhet i kommunal transportplanering*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.
- Fejes, A. & Thornberg, R. (2015). *Handbok i kvalitativ analys*. (2:a upplagan). (A. Fejes, & R. Thornberg, Red.) Stockholm: Liber.
- Friberg, T. (red.) (2005). *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm: Östlings Bokförlag Symposion.
- Friberg, T. & Larsson, A. (2002). *Steg framåt. Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*. Lund: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Flyvbjerg, B. (1998). *Rationality and power: democracy in practice*. Chicago: Univ. of Chicago Press.
- Greed, C. (1996). Promise or Progress: Women and Planning. *Built environment*, 22(1), 9-2.
- Greed, C. (2005). MAKING THE DIVIDED CITY WHOLE: MAINSTREAMING GENDER INTO PLANNING IN THE UNITED KINGDOM. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97 (3) s. 267–280
- Halling, J., Faith-Ell, C., & Levin, L. (2016). *TRANSPORTPLANERING I FÖRÄNDRING. En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen*. Stockholm/Linköping: K2.
- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling*. Malmö: Malmö University Publications in Urban Studies.

- Hirdman, Y. (2003). *Genus -om det stabilas föränderliga former*. (2: a upplagan). Malmö: Liber.
- Jensen, T., & Sandström, J. (2016). *Fallstudier*. Lund: Studentlitteratur.
- jämställ.nu. (2014). *Jämställdhet i översiktsplaneringen*. Hämtat 2018-05-17 från jämställ.nu: <http://www.jamstall.nu/praktiska-exempel/samhallsplanering/jamstallldhet-i-oversiktsplaneringen/>
- jämställ.nu. (2017A). *CEMR-deklarationen*. Hämtat 2018-05-17 från jämställ.nu: <http://www.jamstall.nu/politik/cemr-deklarationen/>
- jämställ.nu. (2017B). *Jämställdhetsintegrering*. Hämtat 2018-03-20 från jämställ.nu: <http://www.jamstall.nu/fakta/jamstallldhetsintegrering/>
- jämställ.nu. (2017C). *Jämställdhet*. Hämtat 2018-05-17 från jämställ.nu: <http://www.jamstall.nu/fakta/jamstallldhet/>
- jämställ.nu. (2017D) *Diskrimineringslagen*. Hämtat 2018-05-14 från jämställ.nu: <http://www.jamstall.nu/lagar-och-rattigheter/diskrimineringslagen/>
- Krag Jacobsen, J. (1993). *Intervju: konsten att lyssna och fråga*. (B. Nilsson, Övers.) Lund: Studentlitteratur.
- Larsson, A. & Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa! Samhallsplanering ur ett genusperspektiv*. Stockholm: SNS Förlag
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography* 23(4) s.567-588
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport. *ENVIRONMENT & URBANIZATION*, 25(1), s.47–63. DOI: 10.1177/0956247813477810
- Levin, L. & Faith-Ell, C. (2011). *Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik. Hållbar jämställdhet vid planering av framtidens kollektivtrafik i Malmö*. Linköping och Stockholm: VTI.
- Lewin, C., Gustafsson, S., & Nyberg, J. (2006). *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. Linköping: VTI.
- Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J., & Thoresson, K. (2016). *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering Slutredovisning av forskningsprojektet Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*. Linköping och Stockholm: K2 Research.
- Lindgren, S. (2011). Textanalys. i Fangen, K. & Sellerberg-Persson, A-M. (red.) *Många möjliga metoder* (ss. 271-277). Lund: Studentlitteratur.
- Listerborn, C. (2002). *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Göteborg: Tema Stadsbyggnad, Sektionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola.
- Lundgren, A.S. (2006). *Genus på offentlig plats. Reflexer och transparens*. Umeå: Institutionen för kultur och medier, Umeå universitet.
- Länsstyrelserna, Migrationsverket och Arbetsförmedlingen. (2016). *Information om Sverige*. Hämtat 2018-05-12 från Jämlikhet och mänskliga rättigheter: <https://www.informationsverige.se/Svenska/Samhalle/Samhallsorientering/Sidor/Jamlikhet-och-jamstallldhet.aspx>
- Malmö stad. (2010A). *Samrådsredogörelse som tillhör detaljplan för Station Rosengård i Rosengård i Malmö*. Malmö: Malmö stad.

- Malmö stad. (2010B). *PLANBESKRIVNING tillhörande detaljplan för Station Rosengård i Rosengård i Malmö*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2011). *Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2014A). *Planprogram för Törnrosen och del av Örtagården i Rosengård i Malmö*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2014B). *Översiktsplan för Malmö*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2014C). *Årlig jämställdhetsredovisning 2014*. Stadskontoret. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2015). *Är du jämställd? Case och intervjuer i en fråga under ständig utveckling*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad (2016). *Malmö trafik- och mobilitetsplan*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad. (2018). *Persontrafik på Kontinentalbanan*. Hämtat 2018-03-07 från Malmö stad: <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Framtidens-kollektivtrafik/Persontrafik-pa-Kontinentalbanan.html>
- Mark, E. (2007). *Jämställdhetsarbetets teori och praktik*. Lund: Studentlitteratur
- Merriam, S. B. (1994). *Fallstudien som forskningsmetod*. (B. Nilsson, Övers.) Lund: Studentlitteratur.
- Molina, I. (2005). Miljonprogrammet och förortens rasifiering. i O. T. Broms Wessel. *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Stockholm: Pocky.
- Mulinari, D. (2003). Teorier för en antirasistisk feminism – dialoger. i D. Mulinari, K. Sandell, & E. Schömer, *Mer än bara kvinnor och män* (ss. 21-59). Lund: Studentlitteratur.
- Nussbaum, M. (2000). Women's Capabilities and Social Justice. *Journal of Human Development*, 1(2), 221-247.
- Olsson, A., Jeppson, A.-S., Engelbrektsson, E. & Svensson, J. (2010). *Att integrera sociala aspekter i den fysiska planeringen*. Göteborg: WSP Samhällsbyggnad.
- Patel, R., & Davidsson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder - att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Polk, M. (2008). Gender mainstreaming in Swedish transport policy. 229-241. I Uteng, T.P. & Cresswell, T (red.) (2008) *Gendered mobilities*. Aldershot: Ashgate
- Pope, J., Annandale, D. & Morrison-Saunders, A. (2004). Conceptualising sustainability assessment. *Environmental impact assessment review*, 24(6), 595-616.
- Regeringen. (2018A). *Feministisk regering*. Hämtat 2018-03-19 från Regeringskansliet: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/feministisk-regering/> den 19 mars 2018
- Regeringen. (2018B). *Ett jämställt transportsystem*. Hämtat 2018-05-18 från Regeringskansliet: <https://www.regeringen.se/artiklar/2018/03/ett-jamstallt-transportsystem/>
- SFS. 2008: 567. *Diskrimineringslagen*. Stockholm: Kulturdepartementet
- Stigendal, M., & Östergren, P.-O. (2013). *Malmöns väg mot en hållbar framtid. Hälsa, välfärd och rättvisa*. Malmö: Malmö stad.
- Stigendal, M. (2017) *Aiming at social cohesion in cities to transform society*. Malmö: Malmö högskola.

- Svedberg, W. (2013). *Ett (o)jämnt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt: en genusrättsvetenskaplig studie av rättslig styrning för jämställdhet inom vissa samhällsområden*. Göteborg: Göteborgs universitet, 2014. Malmö.
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2009). *Den europeiska deklARATIONEN för jämställdhet – mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.
- SWECO. (2014A). *Resvaneundersökning i Skåne 2013*. Malmö: SWECO.
- SWECO. (2014B). *Resvaneundersökning i Malmö 2013*. Malmö: SWECO.
- SWECO. (2016). *Kontinentalbanan Persontrafik*. Malmö: SWECO.
- Trafikanalys. (2017). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2017*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikverket. (2016). *Kontinentalbanan, persontrafikanpassning*, JSY1824. Trafikverket.
- Trafikverket. (2018). *Statligt stöd för hållbara stadsmiljöer – stadsmiljöavtal*. Hämtat 2018-01-22 från Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>
- Trafikverket. (2018). *Trafikverket*. Hämtat 2018-04-19 från Kontinentalbanan i Malmö har fått tillstånd för persontrafik: <https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/pressmeddelanden/lansvisa-pressmeddelande/Skane/2018/kontinentalbanan-i-malmo-har-fatt-tillstand-for-persontrafik/>
- UN Women. (2018). *Turning promises into action: Gender equality in the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Hämtat från UN Women: www.unwomen.org/en/digital-library/sdg-report den 7 mars 2018
- United Nations Development Programme. (2015). *Globala målen*. Hämtat från <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> den 10 oktober 2017
- Urry, J. (2009). *Expanding Sphere of Travel Behavior Research: Selected Papers from the 11th Conference of the International Association for Travel Behavior Research*. Bingley: Emerald Group Publishing Ltd.
- Verisure. (2017). *Svenskarna & trygghet 2017*. Malmö: Verisure.
- Wahl, C. & Jonsson, L. (2008) Trafikens uppkomst och drivkrafter. 11-44. I Hydén, C. (red.) (2008) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur.
- Yin, R. K. (2014). *Case study research: design and methods* (5: e upplagan). Los Angeles, London, New Delhi, Singapore och Washington DC: SAGE Publications, Inc.
- Young, I-M. (2000). Inclusion and democracy. 321-337. I Campbell, S & Fainstein, S (red.) (2012) *Readings in the planning theory*. Oxford: Blackwell

Bilaga 1. Facebook-undersökning

Inlägg i gruppen “Varför apor aldrig bär rosa klänning” (grupp med inriktning feminism, genus, jämställdhet), Facebook 6/2 2018: *Hej, jag behöver er hjälp! Ska skriva en magisteruppsats kring jämställd kollektivtrafik. Är nyfiken på att höra spontana tankar kring hur ni upplever att det är att transportera sig i det offentliga rummet, känns det bra? Känns det tryggt? Om inte, vad är det som inte känns bra? Finns det något som borde göras annorlunda i planeringen av kollektivtrafik: tidtabeller, väntplatser, bussarnas utformning osv som skulle kunna ändra på era resvanor? Hindras ni från att resa på ett sätt som ni egentligen hade velat? Hur i så fall? Tack på förhand*

Kommentarer:

1. *Känner mig i princip alltid helt trygg men kom att tänka på en studie som du kanske kan ha nytta av. För några år sedan läste jag om en studie som Värmdö kommun gjort där de delade in befolkningen i olika typer för att lättare kunna bryta ned vad som kan göras för att öka det kollektiva resandet. (Typ man över 50 år som älskar sin bil och hellre sitter i bilkö även om han förlorar tid på det. Eller kvinna över 65 som undviker att åka efter kl 20 på kvällen osv.) Den kanske kan ge dig lite uppslag?*
2. *Mina spontana tankar kring att transportera sig kollektivt: -viktigt när på dygnet en åker (dagtid enklast och tryggast när många andra är i rörelse) -det är alltid svårare med barnvagn (man måste hitta hissar och därmed svårare att hinna med anslutningar) -en viktig förändring skulle vara att hissarna ska fungera och vara rena och därmed tryggare -om jag utgår från egna erfarenheter så var det väldigt mycket svårare och mer stressigt att resa som gravid med foglossning än med min normala funktionsgrad. Stressigt att hitta sittplats (hade svår foglossning innan jag syntes vara uppenbart gravid).*
3. *Igenkänning på detta med sittplats! I början av min graviditet hade jag jättestora problem med yrsel och svimningskänslor. Att stå på pendeln i 20 min var ohållbart. Vet dock inte vad man ska göra åt detta då det knappast kan finnas sittplats åt alla i rusningstid.. Är också alldeles för försynt för att be om att få sitta när det inte var något synligt fel på mig.*
4. *Vet att man provat på trygghetsstopp på några ställen, att resenärer har möjlighet att tillsammans med föraren bestämma var den vill bli avsläppt kvälls- eller natttid. Kanske intressant att ha med.*
5. *Jag kan bidra med erfarenheten att de enda gångerna som jag personligen blivit utsatt för något riktigt obehagligt i kollektivtrafiken har varit i rusningstrafiken då män har tryckt sig mot mig och till och med juckat mot mig med trängseln som ”ursäkt”*
6. *Jag jobbar delvis med detta! Kolla in myndigheten Trafikanalys som bland annat följer upp transportpolitiska målen där jämställdhet i transportsystemet är ett av målen. BRÅ gör en nationell trygghetsundersökning, där kanske du hittar nåt användbart. Och Svensk Kollektivtrafik gör också årligen (?) en undersökning om upplevd trygghet i kollektivtrafiken. Lycka till!*
7. *Litteraturtips!! Kolla in Wanna Svedbergs avhandling i rättsvetenskap om just detta.*

8. *Nu åker jag inte så sent (oftast inte efter 21), men kan ändå uppleva otrygg i väntan på bussen. Särskilt om det är dåligt belyst, så håller mig gärna där folket är. Sätter mig gärna längre fram på bussen om det är senare. Många stökiga upplever jag sätter sig längst bak. (Bor i mindre stad kan jag tillägga.)*
9. *Det finns undersökningar på detta på olika sätt, vi som arbetar med kollektivtrafik tycker det är en viktigt fråga. Särskilt trygghetsfrågan som är viktig i hela samhället. Kvinnor tex känner obehag fortare än män gör i kollektivtrafiken. Detta relaterat till trängsel, män är ganska oberörda av trängsel i fordonen medan kvinnor uppfattar det som jobbigt på annat sätt. Det är större trygghet med hållplatser inomhus och med bra belysning osv.*
10. *Jag skulle gilla större säten. Är själv 160 cm och väger 65 kilo och det är trångt även om personen som sitter bredvid mig är av samma kroppsstorlek.*
11. *Jag känner obehag av att åka tåg själv sent pga obehagliga, många gånger alkoholpåverkade män på tåget. Också åka tåg efter/ innan något stort sportevent kan vara obehagligt av samma anledning- en gång såg jag t.o.m. hur rädd och otrygg den kvinnliga tågvärden kände sig med sådana resenärer.*
12. *Jag har inget att säga själv, men alla mina närmaste tjejkompisar (14 &15 år) vägrar att ta bussen när det är mörkt ute av säkerhetsskäl*
13. *Känner väldigt stress när jag ska åka kollektivt spec m barnen. Blivit utsatt på morgon, mitt på dagen och kvällen. Har blivit utsatt när jag är ensam, med sällskap och när jag varit ute med mina små barn. Män som tagit kontakt och inte ger sig, som rört min kropp om det är tomt eller smockfullt, män som blir arga när en tackar nej, män som redan är arga och skriker fula ord eller vill skämta/skrämmas, män som springer och slåss m varandra på "skoj" och använde mig och barnvagn som skydd mot varandra på perrongen. Män som plankar och knuffar mig o barn osv. Nu frågar du om personliga erfarenheter men upplever att många av vännerna beskriver samma saker.*
14. *Jag bor där Roslagsbanan går, och på Roslagsbanan finns än så länge konduktörer. Och nog för att jag förstår att det hade varit både enklare och billigare för de som driver det hela att ha andra lösningar så är jag väldigt glad åt dessa konduktörer, för även om de inte befinner sig på hela tåget samtidigt så innebär de en viss ökad trygghet. Mitt förslag är att införa tågvårdar som är med på tågen och vandrar fram och tillbaka genom vagnarna. Det behöver inte vara en tågvård per vagn, så länge det går att gå mellan vagnarna. Kanske behövs inte värdar alla tider på dygnet. Men en tågvård skulle kunna lösa många problem. Tryggheten blir mycket bättre om alla vet att det finns någon som så att säga håller koll. En tågvård hade även kunnat se till att speciella sittplatser (som det behövs fler av) används av de som behöver dem. Sen behövs ju, som nämnt, fler sittplatser for folk med särskilda behov osv, men jag tror att tågvårdar skulle vara en bra lösning. Jag känner mig själv mycket tryggare på Roslagsbanan än jag går på någon annan kollektivtrafik, helt enkelt för att både jag och de andra som reser med den vet att det kan komma en konduktör när som helst.*
15. *Hej Emilia! Har mött ett flera otrygga människor och miljöer när jag pendlat till och från skolan. First off, Jag hatar busskurer. Dom är dåligt upplysta och ligger ofta avskilt ifrån hus. Att åka hem sent på kvällen är inte kul. Jag har fått skumma kommentarer utav män jag inte känner, blivit stirrad på och en ung man frågade om*

jag inte kunde köpa en biljet till honom, i utbyte mot ecsötsy tabletter. Samtligt har hänt i samma äckliga busskur ”:)” Ett annat problem är bussens/tågets utformande. På Skånetrafikens gula och gröna bussar är säten som är 4 (dvs två säten vända mot två) oftast längts bak på bussen. Det är utan tvekan dåligt placerat. När det kommer gäng med berusade så sätter dom sig längts bak och skriker. Inte trevligt. Överlag så borde det finnas mer säkerhetsvakter på större stationer, kameror, lampor och tågvärdar/övrig personal borde ha rätt att avisa folk ifrån platsen om de beter sig på ett vidrigt sätt.

- 16. Spännande ämne! Det jag tänker på är dels tillgången till kollektivtrafiken under dygnet. Upplever mkt otrygghet så fort det är sent eller mörkt, men på dagen inte alls. Sen tänker jag på fördelningen av män o kvinnor som använder kollektivtrafiken i vardagen. Många män åker ju ensam i sin bil medan frugan tar bussen.*
- 17. Tänk om det fanns en mansfri sk tjejbuss, vad skönt det hade varit (high five). Orimligt önsketänkande jag vet men det sätter nålen på problemet nämligen män. Män gör oss otrygga i kollektivtrafiken och det spelar ingen roll hur upplyst det är på hållplatser och hur många lediga säten det finns i princip, män är obehagliga tills motsatsen är bevisad för varje enskild man tyvärr.*
- 18. Min vän som kör permo är helt beroende av fungerande hissar och kan inte ta sig varken vidare till det hon ska eller ifrån en obehaglig situation på ex perrongen om dessa inte funkar. Sjukt osäkert! Lägg då till nattetid och påverkade människor som gärna är extra jobbiga mot funkisar så blir det inte så jättekul att befinna sig i den miljön...*
- 19. Jag personligen känner mig inte mer otrygg nattetid faktiskt. Känner typ "färre folk, färre idioter". Men jag är från skogen och känner att belysning och människor är tryggt typ, skogen läskig.*
- 20. Att som kvinna ha med sin hund (mellanstor) är som en biljett till att män ska ta kontakt.... Hopplöst och det stressar mig mer eller mindre alltid när jag reser med min hund. Männen ser alltså hunden som ett sätt att ta kontakt med mig. Det ska klappas och vinkas till hunden, och en gång frågade en kille om han fick hälsa på hunden. Då sa jag: nej, helst inte. Då fråga han: varför inte? Varvid jag sa att min hund inte vill (han är oxå otrygg i kollektivtrafiken och gillar inte hälsa om det inte är på hans eget initiativ). Mannen fortsatte ifrågasätta och avslutade med: konstig hund. Vill påpeka att de som tar kontakt oftast är personer som INTE är hundvana, men som jag uppfattar det egentligen vill ta kontakt med mig, och gör det genom hunden. Så det här med att ha med hunden som kvinna, är för mig en extra dimension till ojämställdheten. Jag måste skydda både mig själv och hunden från gränslösa personer. Oftast män, men kan oxå va berusade personer, kvinnor som män.*
- 21. Är det jämställdhet mellan könen ni tittar på? Annars har jag vänner i rullstol som påpekat att det inte är kul att aldrig kunna åka tillsammans med bussar (iaf här) då de endast rymmer en rullstol/permo. För egen del tycker jag tyvärr att vakter behövs i samband med exvis större sportevenemang. Fulla sportsnubbar i flock är fan skitläskigt.*
- 22. Jag jobbar som tågvärd, så jag ser det väl mest från mitt perspektiv i egenskap av anställd och inte lika mycket som resenär. Jag skulle önska mig dubbelbemanning, vi arbetar till 90% ensamma och att som ensam tjej ha hand om ett fullt tåg efter t.ex. sportevent med massa fulla män är inte kul någonstans. Handlar väl både om min*

säkerhet och resenärernas säkerhet tänker jag. Häromdagen hade jag en man som sexuellt ofredade en tjej på mitt tåg. Detta hade kunnat undvikas om vi var fler i personalen (det är omöjligt för mig att ha koll på allt som händer i ett fullsatt tåg) och vi hade fått fler fällande domar med bättre kameraövervakning - åtminstone på våra tåg är bilderna inte särskilt skarpa och har ett par döda vinklar. Det är väl vad jag kan komma på just nu, du får gärna skriva ifall du har fler frågor!

23. Det är svårt att åka kollektivt med barn. Bussarna har inte plats med så många vagnar, om det är det minsta trångt får man heller inte plats på tunnelbanan. Folk reser sig inte för barn, så om man inte har vagn får man bli stående med små barn som tröttnar och vill bli burna. Sen att resa som gravid är ett kapitel för sig. Yrsel, foglossning, svullna fötter och illamående kan göra att resan känns lång om man får stå. Att åka i en tom buss eller tom tunnelbana är obehagligt tycker jag, oavsett tid på dygnet. Alltid någon skum typ som kliver på då och vill prata.
24. Håller med om detta att resa som gravid. Likaså är det otäckt att vänta på kollektivtrafiken vid de olika hållplatserna
25. Tänker ofta på att barnvagnar, rullstolar, rullatorer och de med rörelsehinder ofta delar på ett begränsat antal platser. Kanske inte att man som förälder är särskilt utsatt som grupp på samma sätt som en rullstolsburen, men vissa begränsningar har man ju. Åker inte just buss ofta, men när jag gör det med vagn känner man alltid en viss stress över att få en plats. Tåg är hopplöst, har de inte en lågdel är det svettigt att ta sig ombord med vagn. Vid bokning av biljett står det rätt tydligt att en inte kan förvänta sig hjälp med på och avstigning. Var så tacksam senast jag åkte och konduktören erbjöd mig hjälp på eget initiativ.
26. Min första tanke är att det borde finnas tydliga regler kring vad chauffören/tågvårdar har rätt att göra om någon betar sig illa på bussen/tåget. Varit med om att en full/påtänd man satt och skreksjög till massa nationalistiska låtar och när många på bussen blev upprörda och sa ifrån så vrålade han: "landsförrädare!!" Och liknande. Busschauffören körde bara vidare även att alla ville få honom avkastad. Finns regler kring sånna händelser, har chauffören rätt att kasta av folk om de betar sig illa? Satt en kvinna med slöja bredvid honom samt en mamma med sina två små barn. Jag bara grät och grät för jag tappade hoppet om mänskligheten och stämningen var så fruktansvärd.
27. För mig som är rullstolsanvändare så finns det så mycket som behövs göras tillgängligt att jag inte ens funderat över hur det är att vara kvinna i kollektivtrafiken. Sânt jag behöver fundera på är ifall jag ens kommer på nästa spårvagn/buss i form av är det en låg vagn? Eller stannat bussen tillräckligt nära hållplatsen? Ser chaufföreren mig, vet hen hur man hanterar rampen? Är chauffören bra eller är hen ett rötägg som inte tycker att jag ska få åka med? Sen så riskerar jag att medpassagerare envisas med att hjälpa mig utan att fråga eller få typ massa frågor så fort jag ska på, mycket av detta tror jag är resultatet av en otillgänglig kollektivtrafik + att mkt information om speciallösningarna inte når ut till allmänheten på ett bra sätt. Känns som att mkt ansvar som borde ligga på vägtrafik läggs på mig som individ istället.
28. Jag åker mycket buss och har känt mig osäker rädd odyl känslor många gånger. Både på dagtid och när det är mörkt. Jag känner mig utsatt när jag är "instängd" som man

ju faktiskt är i en buss/tåg/spårvagn med en massa oftast okända människor. När jag varit gravid har jag oftast fått stå och har man foglossningar är det inte helt lätt att stå upp i en halvtimme så jag satte mig ofta på golvet och som tur var tog jag mig upp själv. Annars hade jag fått sitta kvar där på golvet då typ alla satt och glodde på mig men ingen erbjöd vare sig sittplats eller hjälp. Det var värst första graviditeten. Den andra var några iaf som erbjöd sittplats till mig. En gång var det en påverkad man som slog till mig i ansiktet helt utan anledning. Jag stod och tittade ut genom fönstret och lyssnade på musik när han gick raka vägen fram till mig och smällde till mig och slet av mig hörlurarna som gick sönder. På tunnelbanan i Sthlm hände en liknande sak men då var det en man som var både full och påverkad av något mer som av någon anledning retade sig något kopiöst på mig och som tur var så var han för påverkad för att kunna resa på sig annars vet jag inte vad som hade hänt. På bussen när jag blev slagen kastade chauffören av snubben och alla passagerare som såg vad som hände sa till honom på skarpen. På tunnelbanan var det ingen som gjorde eller sa något. Jag känner mig utsatt när jag kliver av bussen eller ja jag känner mig utsatt var jag än är helt enkelt då jag bor i ett område där mycket droger tyvärr florerar och det tyvärr ju drar med sig en massa annat som personrån mm. Skulle åka tåg sent en kväll och jag blev lättad över att det var minst fyra vakter med på tåget för att hålla ordning. Det hade tydligen varit stökigt på just den linjen ett tag.

- 29. I Göteborg när man kommer med barnvagn och spårvagnen har trappor och dragdörrar man måste bända upp! Jag opereras också mkt och har behövt åka taxi och ta in barnvakt för att jag inte får lyfta ngt på månader.*
- 30. Ja usch de där vagnarna. Jag orkar inte ens försöka utan står kvar och väntar på nästa med risken att inte komma iväg eftersom det är ju rätt sällan det bara är jag som vill åka med barnvagn....*
- 31. Jag undviker att åka kollektivt kvällstid/nattetid. Det känns alldeles för otryggt att vänta vid busshållplatsen vid resecentrum i Uppsala pga risken för personrån. De gånger jag gör det inbillar jag mig att jag har koll på min omgivning. Väl på bussen sätter jag mig långt fram ifall det är stötte grupperingar av män längre bak där dess individer har en tendens att samlas. Inte kollektivtrafikens fel egentligen då jag upplever centrala Uppsala som otryggare idag.*

Bilaga 2. Intervjuguide

Tema: Station Rosengård

1. Berätta om din roll i arbetet med Rosengårds station
2. Hur har processen sett ut? Inom vilka delar av processen har du (organisationen/verksamheten du representerar) varit delaktig?
3. Kan du berätta om Rosengårds stations utbyggnadsprocess? Etapper osv.

Tema: Samverkan

1. Samverkar ni med andra i projektet Station Rosengård? Med vilka parter och enheter i så fall?
2. Hur har samarbetet/samverkan organiserats mellan de olika aktörerna som är involverade i projektet?
3. Vem är ansvarig för vilka delar i att utforma Rosengårds station?
4. Har det funnits frågor som parterna inte varit eniga om generellt och trygghet och säkerhet specifikt.

Tema: jämställdhetsintegrering

1. Hur arbetar ni med att implementera jämställdhet i projekt?
2. Har ni arbetat med jämställdhetsintegrering i projektet Rosengårds station? Hur/på vilket sätt i så fall?
3. När ni jobbat med Rosengårdsstationen har Malmö stads CEMR-certifiering varit något som ni har tagit hänsyn till? Om ja, på vilket sätt?
4. Har jämställdhetsperspektivet funnits med från början i planeringsarbetet? och finns det människor med dokumenterade kunskaper om hur jämställdhet integreras i planeringsprojekt? Har ni lyckats jämställdhetsintegrera alla beslut och processer i planeringen?

Frågor till konsultbyrån:

1. Hur var tanken bakom stationen utformning?
2. Vad är viktigt att tänka på?
3. Beskriv visionen med Rosengårds station
4. Fick ni riktlinjer att förhålla er till när det gäller jämställdhet? Och i så fall från vem?
5. Hur resonerade ni kring trygghet och säkerhet? Vad konkret i planeringen av stationen tar hänsyn till trygghet och säkerhet?