



Jämställdhet i vägtransportsystemet

Jämställd vägplanering



Innehåll

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Förord..... | 01 |
| 1. Sammanfattning..... | 02 |
| 2. Bakgrund..... | 04 |
| 3. Synliggörande - delprojekt 1..... | 06 |
| 4. Kompletterande metod för att öka jämställdheten vid samråd i vägplaneringsprocessen - delprojekt 2..... | 07 |
| 5. Social konsekvensbeskrivning - delprojekt 3..... | 08 |
| 6. Trygga offentliga miljöer - delprojekt 4..... | 10 |
| 7. Slutsatser och rekommendationer..... | 11 |
| 8. Referenser..... | 12 |
| 9. Bilagor. | |
| 1. Synliggörande i Vägutredning väg 109..... | 13 |
| 2A. Tips för att få fler kvinnor till samrådsmöten..... | 17 |
| 2B. Alternativ kallelse till samrådsmöten..... | 18 |
| 2C. Enkäten. | |
| 2D. Att tänka på vid genomförande av enkätundersökningar, en sammanställning av Olof Blomqvist..... | 23 |
| 2E. Utkast till frågeformulär, utformat av Olof Blomqvist..... | 26 |
| 3A. Modell för Social konsekvensbeskrivning - SKB..... | 30 |
| 4A. Checklista för trygg kollektivtrafikmiljö..... | 34 |
| 4B. Bildexempel på goda och dåliga busshållplatsmiljöer..... | 35 |
| 5. Översiktskarta till vägutredning väg 109 Ekeby-Kågeröd-Knutstorp..... | 44 |

Titel: Jämställdhet i vägtransportsystemet - jämställd vägplanering.

Författare: Länsstyrelsen i Skåne län och Vägverket Region Skåne.

Kontaktpersoner: Bertil Åhsberg, Vägverket, Region Skåne, tfn: 044-19 50 43.

Kajsa Öbrink, Länsstyrelsen i Skåne, tfn: 040-25 22 39.

Grafisk form: Yvonne Palm Lundström Vägverket Region Skåne.

Tryckeri:

Publikation: Vägverket Region Skåne 2003:51.

Länstyrelsen i Skåne. Skåne i utveckling 2003:27. ISSN 1402-3393.

Utgivningsdag: 2003-05-20.

Upplaga: 400 ex.



Östra Boulevarden 62A, 291 86 KRISTIANSTAD
Kungsgatan 13, 205 15 MALMÖ
Tel: 040/044-25 20 00. Fax: 040/044-25 21 10
E-mail: lansstyrelsen@m.lst.se
www.m.lst.se



Region Skåne
Box 543
291 25 KRISTIANSTAD
Tel: 044-19 50 00. Fax 044-19 51 95
E-mail: vagverket.kri@vv.se
www.vv.se



Förord

Alla statliga myndigheter har ett uppdrag att arbeta med jämställdhetsfrågor. Ett jämställt transportsystem är ett av de transportpolitiska målen. Länsstyrelsen i Skåne län och Vägverket Region Skåne har därför beslutat att samarbeta i ett projekt som rör jämställdhet i vägtransportsystemet.

Många tycker att frågan om jämställdhet är besvärlig att konkretisera och integrera i transportsystemet. Vi presenterar i denna rapport konkreta förslag på åtgärder i vägplaneringsprocessen. Vår förhoppning är att rapporten också ska utgöra underlag för fortsatta diskussioner kring hur vi ska åstadkomma ett jämställt transportsystem.

Kristianstad och Malmö den 29 april 2003

Susanne Lindh
Vägdirektör

Bengt Holgersson
Landshövding i Skåne län



1. Sammanfattning

I denna rapport redovisas fyra olika praktiska metoder för att arbeta för ett mera jämställt vägtransportsystem. Den har tagits fram inom ramen för ett gemensamt projekt mellan Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län – Jämställdhet i vägtransportsystemet.

Projektgruppen studerade och försökte förbättra jämställdheten i en befintlig vägplaneringsprocess - Vägutredning för väg 109 Ekeby-Kågeröd-Knutstorp. Projektet omfattade fyra delprojekt, motsvarande varsin metod, som kort redovisas nedan.

Synliggörande

För att synliggöra den ojämna könsfördelningen i planeringsprocessen kartlades mäns och kvinnors närvaro på alla möten, från projektmöten till informationsmöten för allmänheten. Det konstaterades att endast 20-30 procent av deltagarna på informationsmötena var kvinnor. Av fjorton markägare var endast en kvinna. Även på kommunmöten och samråd med Länsstyrelsen var könsfördelningen mycket ojämn.

Kompletterande metod för att öka jämställdheten vid samråd i vägplaneringsprocessen

För att nå flera kvinnor vid samråden med allmänheten utformade projektgruppen en enkät som skickades ut till samtliga hushåll som berördes av den nya vägen. Av de inkomna svaren kom 40 procent från kvinnor. Fler metoder att nå kvinnor vid samråd redovisas i rapporten.

Social konsekvensbeskrivning

En social konsekvensbeskrivning (SKB) bör upprättas för att vägplanerarna i ett tidigt skede ska tvingas fundera över vilka konsekvenser en väg kommer att få för olika grupper av människor. Män och kvinnor har olika resmönster och använder olika transportmedel, vilket innebär att de generellt sett påverkas på olika sätt av en väg. Att upprätta en SKB innebär att inhämta synpunkter från olika typer av brukare, kartlägga brukarnas resmönster och fundera över vägens konsekvenser för dem som faktiskt ska använda den.

Trygga offentliga miljöer

Kvinnor känner sig oftare än män otrygga i offentliga miljöer. Rapporten innehåller en checklista över vad man ska tänka på om man vill planera för trygga busshållplatser.



I projektgruppen har ingått:

| | |
|---------------------------------------------|-------------------|
| Maria Lindegren, Länsstyrelsen i Skåne län, | feb 01- nov 01 |
| Didrik Weber, Länsstyrelsen i Skåne län, | feb 01 - feb 02 |
| Kajsa Öbrink, Länsstyrelsen i Skåne län, | nov 01- april 03 |
| Johan Helgeson Länsstyrelsen i Skåne län, | feb 02 - aug 02 |
| Monica Frank, Vägverket Region Skåne, | feb 01 - aug 02 |
| Bertil Åhsberg, Vägverket Region Skåne, | feb 01 - april 03 |

Det är vår förhoppning att denna rapport ska kunna bidra till att Vägverket, Länsstyrelsen och andra offentliga aktörer kommer ytterligare en liten bit på vägen mot vårt senaste transportpolitiska delmål – ett jämställt vägtransportsystem.

För projektgruppen,

Bertil Åhsberg,
Vägverket Region Skåne

Kajsa Öbrink,
Länsstyrelsen i Skåne län



2. Bakgrund

Inledning

Jämställdhet inom vägtransportsystemet är ett av de sex transportpolitiska delmålen för ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart vägtransportsystem.

Studier visar

- * att könsrepresentationen i planeringsprocessen och i beslutande församlingar, t.ex. styrelser och utskott, är mycket ojämn
- * att kvinnors och mäns resvanor och utnyttjande av transportsystemet skiljer sig åt
- * att kvinnor generellt är tystare än män i stora församlingar
- * att generellt fler män kommer till informations-/samrådsmöten
- * att kvinnor upplever otrygga miljöer mycket starkare än män
- * att en social konsekvensbeskrivning bör införas som beslutsunderlag i planeringsprocessen för ett vägobjekt

I Jämits¹ rapport "Jämställdhet – transporter och IT"² talas om vikten att göra jämställdheten eller om man så vill ojämsälldheten synlig.

Vägverket har tagit fram publikationen "Jämställdhet inom vägtransportsystemet"³. Av publikationen framgår att Vägverkets förslag till åtgärder skall "Tydliggöra, Synliggöra och Åstadkomma förändringar i riktning mot det övergripande målet om jämställdhet"⁴.

Både Vägverket och Länsstyrelsen arbetar med jämställdhetsfrågor. I ett samverkansavtal mellan Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län ingår som ett av flera projekt att arbeta med jämställdhet inom vägtransportsystemet.

Länsstyrelsens och Vägverkets projekt "Jämställdhet i vägtransportsystemet" avsåg att söka metoder för att skapa ett mer jämställt vägtransportsystem genom att

- * synliggöra jämställdhetssituationen vid fysisk vägplanering
- * få en jämnare könsfördelning vid inhämtande av samrådssynpunkter i vägplaneringsprocessen genom att hitta en metod där kvinnor bedöms komma lättare till tals vid samrådet.
- * få in ett socialt perspektiv i den fysiska vägplaneringsprocessen och skapa en modell för en social konsekvensbeskrivning.
- * ta fram några exempel på trygga respektive otrygga kollektivtrafikmiljöer (t.ex. busshållplatser) och gång och cykelanläggningar, med tonvikt på landsbygds- trafik, samt skapa en checklista för undvikande av otrygga miljöer.

1 Jämits står för Jämställdhetsrådet för transporter och IT

2 SOU 2001:44

3 Vägverkets publikation 2000:62

4 Ibid, s. 3



Könsmässiga skillnader i resvanor och attityder

Som nämnts ovan är ett av Sveriges transportpolitiska delmål ett jämställt transportsystem. Av demokrati- och rättviseskäl är det viktigt att både kvinnor och män är delaktiga, både i beslutsfattandet och i samrådsskedet. Kvinnors och mäns värderingar skall av samma skäl tillmätas lika stor betydelse, och deras behov tillgodoses i lika hög grad. Det är viktigt att använda *könsuppdelad statistik* för att synliggöra olikheter. Undersökningar har visat att män och kvinnor rör sig på olika sätt i samhället. Vid bedömningen av en vägs positiva respektive negativa effekter måste därför följande tas med i beräkningen.⁵

- *Resvanor.* Män reser mer än kvinnor och färdas i regel längre sträckor. Kvinnor gör å andra sidan flera resor om dagen. Kvinnor arbetar nämligen i större utsträckning på bostadsorten, hämtar och lämnar på dagis samt åker och handlar. De rör sig med andra ord mer lokalt.
- *Färdmedelsval.* Män kör generellt sett mer bil än kvinnor. Kvinnor är oftare bilpassagerare än förare. Kvinnor åker kollektivt, cyklar och går i större utsträckning än män.
- *Biltillgång.* Män har i högre utsträckning tillgång till bil än kvinnor. Bland sammanboende är det i första hand mannen som använder bilen.
- *Attityder till resor och färdmedel.* Kvinnor är mer oroadade över miljö- och trafiksäkerhetsfrågor än män, och är i högre utsträckning beredda att göra uppoffringar av dessa skäl. Attityderna till bilkörning påverkas av tillgången till bil. De som kör mycket bil är mindre benägna att minska användandet, oavsett kön.



Kvinnor åker mer kollektivt än män

⁵ Vägverket, Jämställdhet inom vägtransportsystemet, publikation 2000:62, s. 13 f



3. Synliggörande – delprojekt 1

Man måste veta vad man talar om när man diskuterar jämställdhet. Därför är det viktigt att synliggöra det verkliga förhållandet idag.

I vägutredningen av väg 109 fördes statistik på könsfördelningen vid alla sammanträden, projektmöten, samrådsmöten etc, där människor hade möjlighet att påverka vägprojektet.

Vid tiden för denna rapport är vägutredningen ännu inte färdig. Den började våren 2001 och beräknas bli klar hösten 2003. Återstående arbete är att Länsstyrelsen ska godkänna Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), att utredningen och MKB ska ställas ut för allmänheten och remissas till kommuner, myndigheter och organisationer, att ett utlåtande skall upprättas samt slutligen att vägdirektören ska fatta beslut om vägens läge i stort och om vidare arbete.

Av kartläggningen så här långt (febr 2003, se bilaga 1) framgår att det på samrådsmötena i vägutredning 109 endast var 20-30 procent kvinnor. Vidare framgår att endast en av fjorton markägare var kvinna. Även på kommunmöten och samråd med Länsstyrelsen var könsfördelningen mycket ojämn.





4. Kompletterande metod för att öka jämställdheten vid samråd i vägplaneringsprocessen – delprojekt 2

Erfarenhet visar, vilket bekräftas av delprojekt 1, att man på det vanliga sättet att informera och inhämta samrådssynpunkter från allmänheten i samband med vägplaneringsprojekt – allmänt informations- och samrådsmöte - bara når en mycket begränsad grupp människor, varav kvinnor utgör en minoritet.

För att försöka få en jämnare könsfördelning vid inhämtandet av synpunkter i vägutredningen för väg 109, kompletterades samrådsmötena med en enkätundersökning. Enkäten utformades av projektgruppen. Problemet bestod i att få med så många relevanta frågor som möjligt, utan att använda för liten text, och få in allt på insidan av ett vikt A3 ark. På utsidan fanns adressen till Vägverket. Den som svarade skulle bara tejpa ihop det vikta A3 arket och lägga svaret på postlådan portofritt. Enkäten skickades ut till alla hushåll i de postnummerområden som berörs av den nya vägen. Detta från statistisk synpunkt "oriktade" sätt att skicka enkäten till kunderna är helt jämförbart med den inbjudan till informations- och samrådsmöte som sker i pressen och som ingår som rutin i vägplaneringsprocessen. Projektgruppens tanke var att göra såväl utskicket som besvarandet av enkäten enkelt för alla parter.

Nästan 40 procent av de besvarade enkäterna fylldes i av kvinnor. De besvarade enkäterna var 315 st, vilket i faktiska tal motsvarar 119 st kvinnor. Vid informationsmötena var kvinnorepresentationen drygt 20% (se delprojekt 1 på föregående sida). Det motsvarar 40 kvinnor av totalt ca 200 personer. Enkäten var således ett bättre sätt än informationsmötena att få kvinnor att komma till tals.

Svaren på enkäterna bekräftar tidigare studier, som visar att kvinnor och män har olika resmönster, använder olika transportmedel samt har olika attityder till vägar. I bilaga 2C, D och E finns vår enkät, en sammanfattning av vad man bör tänka på vid genomförande av enkätundersökningar samt utkast till frågeformulär, d v s ett förslag till bättre utformning av våra frågor.

I en separat rapport⁶ redovisas utvärderingen av enkäten rörande väg 109.

Med hjälp av Bjuvs kommun (dåvarande kvinnliga stadsarkitekten Lotta Lindstam) anordnades också ett kompletterande samrådsmöte på föreningslokalen Flammen i Ekeby, speciellt riktat till kvinnor. Vid detta möte var det övervägande kvinnlig representation (se bilaga 1).

Ytterligare tips på hur man kan få fler deltagare vid samrådsmöten, och flera kvinnor, finner du i bilaga 2A och B.

⁶ Utvärdering av enkät rörande vägutredning av väg 109 Ekeby-Kågeröd-Knutstorp, Olof Blomkvist i april 2002



5. Social konsekvensbeskrivning – delprojekt 3

Inledning

En social konsekvensbeskrivning (SKB) är tänkt att användas i vägplaneringsprocessen, för att uppmärksamma och förutse de sociala konsekvenserna av en planerad väg. Sociala konsekvenser innebär t ex påverkan på möjligheten att förflytta sig i samhället, men även påverkan på trivselsn, privatekonomin, relationer människor emellan samt acceptansen av projektet. Att göra en SKB kan även ha positiva samhällsekonomiska effekter, eftersom klagomål och anmärkningar kan reduceras och kostnader på grund av en försvagad välfärd undvikas.

En väg kan ha olika konsekvenser för olika individer, t ex kvinnor och män, barn och vuxna. Idag ingår teknisk konsekvensbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning i vägplaneringsprocessen. Social konsekvensbeskrivning är tänkt som ett komplement till dessa för att även få med ett människoperspektiv i planeringen.

Projektledaren kan själv avgöra hur grundligt de sociala konsekvenserna av ett vägbygge bör analyseras i varje enskilt projekt. De sociala konsekvenserna kan bedömas inom ramen för en miljökonsekvensbeskrivning eller självständigt. En ortsanalys är ett värdefullt underlag. Det är viktigt att arbetet börjar redan under förstudien, då förutsättningarna för ett vägbygge klargörs.

Vägverket har som mål att göra samhället tillgängligt för alla medborgare och har redan tidigare särskilt arbetat med förutsättningarna för barn, äldre och handikappade. Sveriges anslutning till FN:s Barnkonvention har medfört att barnkonsekvensanalyser så småningom, när metoder utvecklats, skall utföras på alla vägverkets vägprojekt. Barn ska direkt höras och medverka i planeringsprocessen. En sådan analys och medverkan bör lämpligen kunna samordnas med och ingå i en SKB. Det bör kunna ses som en fördel att samla alla analyser med en mänsklig utgångspunkt under ett paraply – en SKB.

Projektgruppen har utifrån detta perspektiv arbetat fram en modell för genomförande av en SKB.

För att integrera ett medborgar- /brukarperspektiv i vägplaneringsprocessen måste man inhämta kunskap om hur människor rör sig i samhället och vilka behov de har av transportmedel och transportvägar. Genom den informationen kan en kartläggning av samhället växa fram, som visar förflyttningmönster för olika grupper. Utifrån information om och från medborgarna kan man också göra en bedömning av vilka konsekvenser olika vägalternativ får för människorna i området. Det är t ex viktigt att inte bara fokusera på bilvägar, utan att även fundera över hur gång- och cykelvägarna ser ut i samhället. De olika stegen - inhämtande av kunskap, kartläggning av samhället och bedömning av positiva och negativa effekter - kan gå in i varandra.

Som ett led i planeringsprocessen för väg 109 och samtidig test av modellen för Social konsekvensbeskrivning har projektgruppen genomfört en SKB för vägutredningen för väg 109. I augusti 2002 genomförde projektgruppen en kartläggning av Kågeröd. På en karta ritades upp lägen för bostadsområden, arbetsplatser, skola,



affärer och annan privat service, offentlig service, kollektivtrafikållplatser, rekreatiomsområden, sport- och fritidsanläggningar, cykelvägar, övergångsställen, mm.

Befintliga relationer i orten – vem som förflyttar sig till vad - noterades i ett relationschema.

Vägprojektet 109 är uppdelat i tre etapper, se bilaga 5:

1. Från Ekeby och fram till en punkt väster om Kågeröd,
2. Förbi Kågeröd,
3. Från en punkt söder om Kågeröd och fram till och förbi Knutstorp.

Vid bedömningen av de sociala konsekvenserna ställdes dels nybyggnadsetapp 1 dels nybyggnadsetapp 1+2 mot det s k 0-alternativet, d v s att låta trafiken fortsätta att gå genom samhället som nu. Etappen 3 är ointressant för bedömningen av sociala konsekvenser i Kågeröd.

En avstämning av kartläggningen gjordes med Svalövs kommun. Såväl "mjuka" som "hårda" förvaltningar var representerade vid mötet. Lika antal män och kvinnor deltog. Flera av de närvarande bodde i det område som berördes av vägutredningen.

För att ge konsekvensbedömningen bättre verklighetsförankring inhämtades tillgängliga uppgifter om antal anställda i företag och offentliga verksamheter i orten, antal elever i skolan etc. Uppgifterna var i den mån det var möjligt uppdelade på kön; män, kvinnor, pojkar, flickor.

Vid mötet framfördes att det var alldeles för mycket trafik inne i centrum, vilket var negativt för alla, men främst för skolbarn och rörelsehindrade. Det framkom att acceptansen för utbyggnadsalternativet 1+2, dvs både ny väg västerut från Kågeröd och förbifart Kågeröd var mycket stor. Det andra alternativet – bara etapp 1, dvs utan förbifart - framstod som en försämring för samhället. Det skulle ge ökad trafik genom centrum, vilket betraktades som förödande för orten.

I övrigt diskuterade invånarna i Kågeröd den framtida vägen ofta, och tron på dess tillkomst hade redan påverkat fastighetspriserna i området. En ny väg 109 förväntades förbättra inte bara trivseln, utan även kommunikationerna till Helsingborg och därmed in- och utflyttningen.

Av mötet framkom framför allt betydelsen av acceptansen för de olika alternativen i samhället.

I den sociala konsekvensbedömningen har även infogats en barnkonsekvensanalys, som genomförts under direkt medverkan av skolbarn i Kågeröd. SKB:n för väg 109 Ekeby-Kågeröd-Knutstorp⁷ avses utgöra ett av flera underlag, som kommer att ligga till grund för beslut om val av vägkorridor i vägutredningen för väg 109.

En utförligare beskrivning av SKB-modellen finner du i bilaga 3.

⁷ "Social konsekvensbedömning för Vägutredning av väg 109 Ekeby-Kågeröd-Knutstorp, Vägverket Region Skåne maj 2003."



6. Trygga offentliga miljöer – delprojekt 4

En viktig målpunkt i ett samhälle är busshållplatserna. Eftersom kvinnor åker kollektivt i högre utsträckning än män och dessutom oftare känner sig otrygga i offentliga miljöer, är busshållplatsernas utformning av betydelse från jämställdhetsynpunkt.

En fältinventering av busshållplatser längs väg 841 Klågerup-Malmö och E22 mellan Hurva och Tollarp genomfördes av projektgruppen för att ta fram goda och dåliga exempel att ta lärdom av för framtiden.

Projektgruppen fann att den geografiska placeringen av hållplatsen, den tekniska utformningen av väderskyddet samt närmiljön runt hållplatsen har betydelse för att göra en hållplats trygg.

En checklista för trygga kollektivtrafikmiljöer finns i bilaga 4.



Några bra kollektivtrafikmiljöer





7. Slutsatser och rekommendationer

Den ojämna könsfördelningen i vägplaneringsprocessen är något som ständigt måste synliggöras, för att skapa en medvetenhet om problemet. Vägverket Region Skåne har redan i sin jämställdhetsplan satt upp det generella målet att jämställdhet ska beaktas vid representation i ledningsgrupp, vid tillsättande av projektgrupper och styrgrupper samt organisation i team. Ett direkt mål år 2003 är att öka andelen kvinnliga deltagare i lednings- och projektgrupper. Detta är något som Länsstyrelsen borde ta efter. Båda myndigheterna borde också ställa krav på att även arbetsgrupper med externa aktörer i möjligaste mån ska ha en jämn könsfördelning.

Synliggörandet är lätt att följa upp och kräver ringa arbetsinsats och bör införas som rutin vid alla större vägprojekt.

Vad gäller könsfördelningen i samrådsprocessen måste Vägverket ständigt sträva efter att nå en mera heterogen grupp av medborgare. I denna rapport finns många olika tips, och varje vägprojektledare kan välja den modell som känns praktisk att hantera (se bilaga 2A). Vissa åtgärder är enkla, kostar inget och kan börja tillämpas omedelbart, såsom ny utformning av annonser och att i mycket god tid informera allmänheten om att samråd kommer att äga rum. Om man vill använda en enkät måste man ägna omsorg åt dess utformning och gärna från början ta hjälp av en statistiker.

De sociala konsekvenserna är viktiga att fånga in på ett tidigt stadium, dvs redan under förstudien. Ett nära samråd med kommunens både mjuka och hårda förvaltningar, är viktigt för att nå ett bra resultat. Vid mötet med kommunens förvaltningar bör ett preliminärt underlag redan ha tagits fram, som utgångspunkt för diskussionerna.

Upplägget av samrådsmötena med allmänheten bör utvecklas, så att man också där kan fånga in uppgifter om projektets sociala konsekvenser för medborgarna.

Ansvar för utformningen av kollektivtrafikanläggningar vilar inte bara på läns- och kommuntrafiken i detta fall Skånetrafiken, utan även på Vägverket och kommunerna. Vägverket har ett sektorsansvar för allt som rör vägtransportssystemet. Läns- och kommuntrafiken bör uppmärksammas på att deras resandestatistik bör vara könsuppdelad.

Rekommendationerna ovan ligger väl i linje med de förslag till etappmål inom det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem, som SIKAs har tagit fram på regeringens uppdrag.⁸ Ett annat av deras förslag som projektgruppen vill lyfta fram är att "utforma upphandlingen av olika varor och tjänster så att den blir ett medel att påverka privata aktörer i transportsektorn, t. ex. i form av krav på jämställdhetsprogram"⁹.

Slutligen vill projektgruppen understryka att allt förändringsarbete kräver ett tydligt stöd från ledningen för att bli framgångsrikt. För att förändra Vägverkets och Länsstyrelsens metoder krävs att ledningen efterfrågar resultat! Därtill krävs kunskapsuppbyggnad och stöd, vilket vi hoppas att denna rapport har kunnat bidra med.

⁸ SIKAs, Etappmål för ett jämställt transportsystem, SIKAs Rapport 2002:5, s 39ff

⁹ ibid, s 43f



8. Referenser

Underlag

Jämställdhet – transporter och IT, Slutbetänkande, SOU 2001:44. 2001 Jämit – Jämställdhetsrådet för transporter och och IT.

Jämställdhet – transporter och IT, Rapport 2, SOU 2001:43. 2001 Jämit – Jämställdhetsrådet för transporter och och IT.

Jämställdhet i Vägtransportsystemet. Vägverket 2000:62.

SKB-handbok, praktisk handledning i socialkonsekvensbedömning. Social- och hälsovårdsministeriets handböcker 1996:2. (Finland).

Bedömning av miljökonsekvenser, Hälsokonsekvenser och sociala konsekvenser på människan. Social- och hälsovårdsministeriets handböcker 1999:2. (Finland).

Jämställdhet i översiktsplanering. Maj 2000 Helsingborgs stad.

Jämställdhetsstrategi för Skåne 2001-2003. Länsstyrelsen och Region Skåne, 2001

Ettapptmål för ett jämställt transportsystem. SIKA Rapport 2002:5

Mänskliga rättigheter för barn, ett informationsmaterial om FN:s konvention om barnets rättigheter. 1999 Barnombudsmannen och Förlagshuset Gothia AB.

Barnets bästa – från vision till verklighet. 2001 Barnombudsmannen och Fritzes.

Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället. 2000 Vägverket och Skolverket.

Värderingsunderlag för genomförande av Barnkonsekvensanalys. PM december 2001 Thomas Larsson Vägverket.

Parallella dokument

Social konsekvensbeskrivning för Vägutredning av väg 109 Ekeby-Kågeröd-Knustorp, Vägverket Region Skåne i maj 2003.

Utvärdering av enkät rörande vägutredning av väg 109 Ekeby-Kågeröd-Knustorp, Olof Blomkvist i april 2002.



9. Bilagor

Bilaga 1

| Delprojekt synliggörande i Vägutredning väg 109 | | | |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------|------------|----------------|
| Händelser | Totalt | Män | Kvinnor |
| 28 mars 2001 Uppstartmötet (PM 1) | 6 | 4 | 2 |
| varav Novaplan | 2 | 2 | 0 |
| varav VSK | 4 | 2 | 2 |
| Organisation VSK | | | |
| Projektledning | 2 | 1 | 1 |
| Interna stödet | 19 | 15 | 4 |
| Organisation Novaplan | 12 | 10 | 2 |
| 3 april 2001 Tidigt samråd m LS | 13 | 10 | 3 |
| Varav Länsstyrelsen | 8 | 7 | 1 |
| Varav Novaplan | 2 | 2 | 0 |
| Varav VSK | 3 | 1 | 2 |
| 23 april 2001 Kommunmöte | 12 | 9 | 3 |
| Varav Svalöv | 4 | 4 | 0 |
| Varav Bjuv | 2 | 1 | 1 |
| Varav Skånetrafiken | 1 | 1 | 0 |
| Varav Novaplan | 2 | 2 | 0 |
| Varav VSK/VV | 3 | 1 | 2 |
| 24 april 2001 Samråd med Länsstyrelsen | 9 | 7 | 2 |
| Varav Länsstyrelsen | 6 | 4 | 2 |
| Varav Novaplan | 2 | 2 | 0 |
| Varav VSK | 1 | 1 | 0 |
| 26 april 2001 Projektmöte 2 | 4-5 | 2-3 | 2 |
| Varav NovaPlan | 3 | 1 | 2 |
| Varav VSK | 1-2 | 1-2 | 0 |
| 31 maj 2001 Flammanmötet – ett möte inriktat på kvinnor | 22 | 5 | 17 |
| Varav åhörare | 17 | 3 | 14 |
| Varav Bjuvs kommun | 1 | 0 | 1 |
| Varav Novaplan | 2 | 2 | 0 |
| Varav VSK | 2 | 0 | 2 |

Fortsättning nästa sida.



| Händelser | Totalt | Män | Kvinnor |
|-------------------------------------------------------|-----------|-----------|----------|
| 31 maj 2001 Informationsmöte | | | |
| Åhörare | 130 | | Ca 20% |
| Novaplan | 2 | 2 | 0 |
| VSK | 4 | 2 | 2 |
| 26 juni 2001 Markägarmöte | 19 | 16 | 3 |
| Varav Markägare | 14 | 13 | 1 |
| Varav Svalövs kn | 1 | 1 | 0 |
| Varav Novaplan | 2 | 2 | 0 |
| Varav VSK | 2 | 0 | 2 |
| 28 juni 2001 Projektmöte 4 | 7 | 4 | 3 |
| Varav NovaPlan | 3 | 3 | 0 |
| Varav VSK | 4 | 1 | 3 |
| 7 augusti 2001 Projektmöte 5 | 7 | 3 | 4 |
| Varav Nova | 2 | 2 | 0 |
| Varav VSK | 5 | 1 | 4 |
| 14 september 2001 Projektmöte 6 | 5 | 3 | 2 |
| Varav NovaPlan | 2 | 2 | 0 |
| Varav VSK | 3 | 1 | 2 |
| 4 oktober 2001 Projektmöte 7 om Kulturmiljö | 10 | 6 | 4 |
| varav NovaPlan | 2 | 2 | 0 |
| u-konsult | 2 | 2 | 0 |
| varav VSK | 6 | 2 | 4 |
| 28 oktober 2001 Projektmöte 8 | 4 | 2 | 2 |
| Varav Nova | 1 | 1 | 0 |
| Varav VSK | 3 | 1 | 2 |
| 7 december 2001 Mål- och Mått möte | 9 | 5 | 4 |
| Varav Länsstyrelsen | 2 | 1 | 1 |
| Varav Svalövs kn | 1 | 1 | 0 |
| Varav NovaPlan | 2 | 1 | 1 |
| Varav Väg HK | 1 | 0 | 1 |
| Varav VSK | 3 | 1 | 2 |



| Händelser | Totalt | Män | Kvinnor |
|-------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|
| 19 december 2001 Informationsmöte 2 | | | |
| VV representanter | 3 | 2 | 1 |
| Varav NovaPlan | 1 | 1 | 0 |
| Varav VSK | 2 | 1 | 1 |
| Övriga närvarande | 69 | 47 | 2 |
| Varav under 40 år (grov bedömning) | (15) | (11) | (4) |
| 7 februari 2002 Projektmöte 10 | 4 | 3 | 1 |
| varav NovaPlan | 2 | 2 | 0 |
| varav VSK | 2 | 1 | 1 |
| Synpunkter på utformningen av vägen | 7 | 4 | 3 |
| Anm. I vissa fall en grupp, men drivet av, se fördelningen. | | | |
| 19 mars 2002 Projektmöte 11 | 6 | 3 | 3 |
| varav NovaPlan | 2 | 2 | 0 |
| varav VSK | 4 | 1 | 3 |
| 23 april 2002 Projektmöte 12 | 3 | 2 | 1 |
| Varav NovaPlan | 1 | 1 | 0 |
| Varav VSK | 2 | 1 | 1 |
| Anm. Vägutredningen är ännu inte avslutad. | | | |

Förklaringar

Kvinnogruppen

I syfte att särskilt fånga in kvinnointressen genomfördes ett möte i Folkets hus Flamman i Ekeby den 31 maj 2001. Många synpunkter handlade om hästar och ridstigar.

Samrådsmöten

Två informations- och samrådsmöten har förts med allmänheten den 31 maj 2001 och den 19 december 2001.

Projektmöten

12 protokollförda projektmöten har genomförts mellan beställaren Vägverket Region Skåne och konsulten NovaPlan den 15 mars 2001, 3 april 2001, 26 april 2001, 17 maj 2001, 28 juni 2001, 7 augusti 2001, 14 september 2001, 26 oktober 2001, 5 december 2001, 7 februari 2002, 19 mars 2002, 23 april 2002.

**Samråd med kommunerna**

Inledande samråd den 23 april 2001

Möte inom ramen för testprojektet Mål och Mått den 7 december 2001.

Markägargruppen

En grupp markägare inbjöd till möte. Vägverket och konsulten NovaPlan var med och lyssnade.

Den 26 juni 2001.

Länsstyrelsen

Tidigt samråd med Länsstyrelsen enligt formell process den 3 april 2001.

Kompletterande möte den 24 april 2001,

Möte med Kulturenheten och naturvårdsenheten inom ramen för testprojektet Mål och Mått den 7 december 2001.

Andra trafikverk

Skånetrafiken har deltagit vid ett inledande möte med kommunerna Svalöv och Bjuv den 23 april 2001.

Samråd med Banverket (och Svalövs kommun) den 1 mars 2002.



Bilaga 2A – tips för att få fler kvinnor till samrådsmöten

För att få fler deltagare vid samrådsmöten, och flera kvinnor, kan följande tips vara användbara.¹⁰

- * Basunera ut planerade aktiviteter långt i förväg så att deltagande kan planeras in.
- * Lägg träffarna i närheten av bostäder och arbetsplatser, på naturliga mötesplatser.
- * Låt inte Vägverket representeras av bara män, ge även kvinnliga förebilder.
- * Klargör att det inte fordras fackkunskap utan att kunskap om livet på platsen är minst lika viktig.
- * Tala i första hand om vad vägplanering är till för, inte vad som krävs för att genomföra en planeringsprocess.
- * Ge mötena en informell karaktär.
- * Anordna träffar på kvinnliga arbetsplatser.
- * Bedriv ett aktivt informationsarbete.
- * Utforma kallelsen på ett öppnare och mera informellt sätt (se exempel i bilaga 2B på nästa sida).
- * Som ett komplement till dessa öppna möten kan följande metoder användas.
- * Bjud in intressegrupper att delta i kartläggningen av de sociala konsekvenser. Genom att samråda med representanter från olika föreningar och rörelser kan flera som berörs av vägen få sina synpunkter framförda.
- * Bjud in samtliga berörda kommunala förvaltningar vid samråden med kommunen, för att få ett vidare perspektiv på samhället.
- * Dela ut enkäter (minst 200), personligt adresserade, till ett slumpmässigt urval av de som är närmast berörda av vägen. Låg svarsfrekvens kan avhjälpas genom ett andra utskick av enkäter, eller genom att enkäten kompletteras med personliga intervjuer med ett visst antal av de som inte svarat.
- * Telefon- eller personliga intervjuer med minst 200 personer som berörs av vägen, 50 äldre kvinnor, 50 yngre kvinnor, 50 äldre män och 50 yngre män.
- * Placera ut en husvagn i de mest berörda områdena. Bjud in till kaffe och ge tillfälle att lämna synpunkter.

10 Boverket, Hela Samhället, Rapport 1996:4, del 1, s 79



BILAGA 2B – Alternativ kallelse till samrådsmöten

Hjälp oss att planera en ny väg 109 mellan Ekeby och Kågeröd!

Inbjudan till samrådsmöte om miljökonsekvensbeskrivning i samband med vägutredning för väg 109

Vägverket planerar just nu en ny väg mellan Ekeby och Kågeröd – väg 109. Vi är i vägutredningskedet, vilket innebär att olika lägen för vägen diskuteras. Samrådet avser vägens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehåll i och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Vi vill också gärna ta upp en diskussion med Er kring följande frågor m fl.

Hur färdas ni som bor i Kågeröd?

Hur tar ni er till jobbet, dagis och köpcentra?

Hur kommer en ny väg att påverka era barns skolvägar?

Hur skulle er vardag påverkas av en ny väg?

Vi är angelägna om att få veta era synpunkter, eftersom det är ni som kommer att använda den nya vägen. Samrådsmötet sker den **20 juni 2002 kl 18.30 i KÅGERÖDSLUND, Kågeröd.**

Informationsmaterial finns att tillgå från den 10 juni på biblioteken i Ekeby och Kågeröd samt på kommunkontorer i Bjuv och Svalöv. Information finns även på www.vv.se/investeringar.

Vi bjuder på kaffe och fralla!

Mycket välkomna!

Vägverket Region Skåne

Frågor? Kontakta NN (man) tfn: xxx-xx xx xx, e-post: n.n@vv.se

NN (kvinna) tfn: xxx-xx xx xx, e-post: n.n@vv.se

BILAGA 2C – Enkäten

Meddelande till tryckeriet "scanna enkäten 4 sidor och placera sidorna här"

Meddelande till tryckeriet "scanna enkäten 4 sidor och placera sidorna här"

Meddelande till tryckeriet "scanna enkäten 4 sidor och placera sidorna här"

Meddelande till tryckeriet "scanna enkäten 4 sidor och placera sidorna här"



BILAGA 2D Att tänka på vid genomförande av enkätundersökningar

Sammanställning av Olof Blomqvist

Jag tänkte här sammanställa några synpunkter med utgångspunkt från den enkätundersökning som genomförts om projekt väg 109. Det kan tyckas att jag utdelar en stor dos negativ kritik. Detta hade inte alls varit rättvist då enkäten om väg 109 på det hela taget är bra sammanställd och av de allra flesta svaranden fyllts i på ett korrekt sätt.

Frågorna

Frågorna ska i görligaste mån vara intressanta för de svarande att svara på. I väg 109 enkäten finns endast en fråga om vägen i sig själv, "tycker du att vägen är bra eller dålig". Fler frågor av typen hur bör vägen dras eller var ska rondellen ligga behövs. De svarande har inget uppenbart intresse av att informera vägverket om hur gamla de är eller om de kör bil till affären. De vill påverka hur den nya vägen ska se ut!

Frågorna bör vara så enkelt formulerade som möjligt för att undvika att de missförstås eller att de svarande hoppar över dem för att de inte förstår frågan. Ett exempel där man missat detta i väg 109 enkäten är fråga 1 där man ber de svarande: "Använd matrisen nedan för att markera respektive färdväg och syfte". Man kan anta att en stor del av de tillfrågade inte vet vad en matris är. Trots detta har majoriteten (86%) av de svarande fyllt i matrisen på ett korrekt sätt.

Frågor av multisvarstyp (frågor där man kan svara på ett eller flera svarsalternativ) bör undvikas. Dels för att underlätta databehandlingen och för att man får fram tydligare resultat om endast ett svarsalternativ tillåts, dels för att de kan förvirra dem som svarar. Om multisvarsfrågor används skall man klart och tydligt informera om att man kan använda ett eller flera svarsalternativ. Ett exempel på en fråga som inte alls hade behövt vara av multisvarskaraktär är fråga 2 i väg 109 enkäten "hur skulle du vilja karaktärisera dina dagliga resor/förflyttningar" här frågar man i samma fråga hur långt man åker, när man åker och om man tycker att man främst rör sig i sitt närområde. Det hade varit bättre att ställa tre frågor.

Frågorna bör presenteras på ett sätt så att man inte missar att svara på någon fråga. I enkäten om väg 109 växlar man mellan en och två kolumner med frågor. Många verkar pga. detta ha missat att svara på vissa av frågorna tex. har 18% av de svarande förbiset frågan om de bor i tätort eller på landsbygden.

Undvik att be om ytterligare kommentarer. Det material man får in i form av kommentarer är svårt och tidsödande att bearbeta. Man bör därför undvika att fråga efter det i onödan. I enkäten om väg 109 finns 8 möjligheter att själv skriva kommentarer och utforma egna svarsalternativ. Enligt min åsikt är det endast befogat med de egna svarsalternativen på fråga 1 och 4b samt med slutkommentarerna.

Glöm inte bort att ge möjlighet att inte svara. Man tänker kanske inte alltid på att människor kanske inte har en klar uppfattning i alla frågor. Svarsalternativet vet ej bör användas så ofta som möjligt. I enkäten om väg 109 saknas vet ej alternativet



framförallt i fråga 5 "Tycker du att en ny väg (109) verkar vara en bra investering". Här har flera svarande själva fyllt i att de inte vet.

I övrigt är matrisen i fråga 1 ett stort problem för mig eftersom uppgifterna lämnats i 3 dimensioner, färdsätt syfte och frekvens. Det hade varit bättre att bryta ner denna fråga till flera tex. "hur tar du dig till jobbet ", "Hur ofta lämnar du på dagis/ skola", "Vilket transportmedel använder du för att lämna på dagis skola", Hur ofta besöker du matvaruaffär/daglig service" osv.

Det är bra om man redan då man konstruerar frågorna konsulterar den/dem som kommer att stå för databearbetningen.

Vid mer omfattande undersökningar är det bra att först genomföra en "test omgång" för att se om enkäten fungerar som man tänkt.

Insamlingsmetoder

I undersökningen om väg 109 projektet har man valt att dela ut en enkät till varje hushåll. Denna metod har flera brister. I statistik talar man om population och urval. Populationen man valt är i detta fall alla vuxna individer i två postnummer områden. Problemet med insamlingsmetoden är dels att man inte når riktigt hela populationen, i hushåll med mer än en vuxen kan bara en svara, detta är ett mycket stort problem eftersom det leder till snedvridningar i materialet på flera olika sätt. Undersökningen genomförs i övrigt som en totalundersökning, alla hushåll tillfrågas. Ett problem är att väldigt få svarar. I undersökningen om väg 109 har ca 12,5 % av de utskickade blanketterna besvarats. Problemet är inte att antalet blanketter som kommer in är för litet, problemet är att de 12,5% av de utskickade blanketterna som besvarats inte är representativa för hela populationens åsikter.

I vägplaneringsprocesser brukar man kalla till offentliga möten för att alla ska få möjlighet att yttra sig. En ytterst liten, men röststark, del av de som kan anses närmast berörda av vägbygget kommer på dessa möten. Från myndighetens sida menar man att alla skall ges möjlighet att göra sin röst hörd. I samma anda arbetar man då man skickar ut enkäter till alla hushåll. Alla (eller en i varje hushåll) ges möjlighet att svara på de frågor som ställs.

Som statistiker vill jag hellre ta reda på vad alla tycker än ge alla möjlighet att svara.

Genom att göra ett slumpmässigt urval ur en population och se till att dessa slumpmässigt utvalda svarar kan man dra hållbara slutsatser om hur alla i populationen ställer sig till de frågor man ställer. Vad som är viktigt handlar om vilka ambitioner man har från myndighetens sida. Givetvis måste man låta alla ha möjlighet att göra sin röst hörd exempelvis genom offentliga möten. Vill man däremot ta reda på vad alla tycker kan enkät eller intervjuundersökningar vara ett bra alternativ. Jag tycker själv att det kan vara rimligt att ibland göra denna typ av undersökningar, vägen byggs ju inte för dem som kommer på offentliga möten utan för betydligt fler.

I sammanhanget med det sjätte transportpolitiska delmålet för ett jämställt transportsystem blir det tydligt att nya vägar måste sökas för att inhämta information.



Formuleringen i förslaget lyder:

”Målet är ett jämställt transportsystem, där transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Där både kvinnor och män ges samma möjligheter att påverka dess tillkomst, utformning och förvaltning och där både kvinnors och mäns värderingar tillmäts samma vikt”.

Just formuleringen ”tillmäts samma vikt” är som gjord för urvalsundersökningar eftersom metoden ger möjlighet att vikta resultaten så att kvinnors och mäns svar ges samma vikt. Även om andelen kvinnor som besvarar en enkät skulle vara liten kan (och bör) deras inflytande på det totala resultatet motsvara deras andel av den undersökta populationen (oftast ca 50%).

I alla undersökningar är det första problemet att identifiera populationen. I fråga om vägbyggen vill man ha tag på dem som påverkas av vägen, dels som trafikanter dels som boende, markägare osv. Vem som kommer att åka på vägen är omöjligt att ta reda på, markägare kontaktas i en annan del av processen, det är de som bor i närheten av den tilltänkta vägsträckningen man främst vill undersöka. Att få fram bra adress eller telefon register över dessa är inte det lättaste. Jag vet inte riktigt var/om det finns.

När populationen väl är bestämd och avgränsad bestämmer man hur många man skall fråga. Antalet tillfrågade beror på frågor som vilken budget man har, vilken noggrannhet man vill ha på resultaten och hur mycket man vill kunna bryta ner resultaten i olika grupper och indelningar. För att öka styrkan i resultatet kan man stratifiera urvalet och dra tex. 100 yngre män, 100 yngre kvinnor, 120 äldre män och 120 äldre kvinnor ur populationen sedan vägs resultaten samman med en lägre total varians som resultat.

Olika metoder kan användas för att samla in materialet. Det bästa (och dyraste) är personliga intervjuer. Svarsfrekvensen blir i detta fall hög och man har möjlighet att se till att den intervjuade verkligen förstår frågorna. Telefonintervjuer ger en någorlunda bra svarsfrekvens. Problemet är att man oftast har att utgå från en lista på telefonabonnemang. Detta är mindre lyckat dels eftersom alla inte har telefon dels eftersom oftast bara en i ett hushåll har telefonabonnemang. Om man skickar ut enkäter i brevlådan (dessa kan vara personligt adresserade) får man räkna med låg svarsfrekvens, ett upprepat utskick till dem som inte svarat kan få upp frekvensen något men kostnaderna ökar förstås också. Det kan vara bättre att följa upp utskicket med tex. telefonintervjuer med ett urval av dem som inte svarat på enkäten. Man kan då skapa sig en bild av huruvida de som inte svarat skiljer sig från de som svarat.

Detta avslutar mina synpunkter.



BILAGA 2E

Utkast till frågeformulär

Utformat av Olof Blomqvist

Här är ett förslag till utkast till enkät för en ny motsvarande undersökning av samma typ som den som gjorts för projekt väg 109. Exemplet är skrivet som om enkätundersökningen skulle göras om igen. Så är givetvis inte fallet men det blir lättare att sätta samman frågor om man har ett exempel att utgå ifrån. En hel del text och frågor har även lånats från enkäten om 109:an. Det finns säkert många brister i detta utkast. Det bästa är om man diskuterar igenom vad man vill veta och hur man bäst kan få svar på dessa frågor och sedan testas en preliminär enkät på några försökspersoner. Jag hoppas att detta utkast kan vara till någon hjälp om en ny enkätundersökning genomförs.

Enkät

För att vägverket bättre skall kunna svara mot allmänhetens olika behov och önskemål i samband med en ny vägsträckning (väg 109) ber vi Dig besvara denna korta enkät. Vi vill att Du som besvarar denna enkät gör det utifrån Dina egna erfarenheter, utan att väga samman ev. övriga familjemedlemmars åsikter. Svaren är anonyma och portot är betalt. Vi tackar på förhand för Din hjälp!

Hur gammal är du?

- under 30 år
- 30 - 39 år
- 40 - 49 år
- 50 - 59 år
- 60 - 70 år
- över 80 år

Jag är:

- Man
- Kvinna

Var bor du? (exempel från 109)

- I Kågeröd
- I Ekeby
- I Bjuvs kommun norr om Ekeby
- I Bjuvs kommun söder om Ekeby
- I Svalövs kommun norr om Kågeröd
- I Svalövs kommun söder om Kågeröd

Jag är:

- Ensamstående
- Sammanboende

Fortsättning nästa sida.



Vilken är din sysselsättning?

- Jag arbetar/studerar
- Jag är pensionär/arbetssökande/föräldraledig/sjukskriven

Vilken vägsträckning föredrar du?

- Jag föredrar den södra korridoren
- Jag föredrar den mellersta korridoren
- Jag föredrar den norra korridoren
- Vet ej

Vilken typ av påfarter, rondeller, utsmyckningar osv. föredrar du? (olika alternativ bör presenteras)

Olika lokala alternativ. Frågan kan gärna utökas till flera frågor

Tycker du att väg (ex 109) verkar vara en bra investering?

- Ja
- Nej
- Vet ej

Hur många bilar förfogar hushållet över?

- Ingen
- 1
- 2
- 3
- fler än 3

Hur långt kör du i genomsnitt bil på en vecka?

- Jag kör ej bil
- 0 – 100 km
- 100 - 300 km
- 300 - 600 km
- 600 - 900 km
- mer än 900 km
- Vet ej

Hur långt cyklar du på en vecka?

- Jag cyklar inte
- 0 – 5 km
- 5 – 20 km
- 20 – 60 km
- mer än 60 km
- Vet ej

Hur ofta åker du buss/annan kollektivtrafik på en vecka?

- Fler än 5 ggr/vecka
- 1-5 ggr/vecka
- Mer sällan
- Jag åker inte buss/annan kollektivtrafik

Fortsättning nästa sida.



Vad skulle få dig att åka mer kollektivt? Ange ett eller flera svarsalternativ:

- Bättre turtäthet.
- Kortare restid
- En busslinje som passade dig bättre
- Lägre biljettpris
- Ingenting
- Vet ej
- Annat alternativ:

Om du arbetar eller studerar: Var arbetar/studerar du?

- Jag arbetar/studerar i/nära Kågeröd
- Jag arbetar/studerar i/nära Ekeby
- Jag arbetar/studerar i/nära Helsingborg
- Jag arbetar/studerar i/nära Svalöv
- Jag arbetar/studerar i/nära Bjuv
- Jag arbetar/studerar i/nära Klippan
- Jag arbetar/studerar i/nära Landskrona
- Jag arbetar/studerar i/nära Lund
- Jag arbetar/studerar i/nära Malmö
- Annat alternativ:.....

Hur lång sträcka har du till arbetet/studier enkel resa?

- 0 - 5 km
- 5 - 15 km
- 15 - 30 km
- 30 - 60 km
- över 60 km
- Vet ej

Hur ofta lämnar/hämtar du barnen på skola/dagis/fritidsaktiviteter?

- Aldrig
- 1-2ggr/vecka
- 3-5ggr/vecka
- oftare än 5 ggr/vecka

Var hämtar lämnar du dem? Kryssa i ett eller flera svarsalternativ. (Jag känner ej till det lokala så väl så jag ger fiktiva exempel)

- På daghem i Kågeröd
- På daghem i Ekeby
- På Ekeby skolan
- På Kågeröds skola
- På Ekeby BK
- Annat alternativ:

Fortsättning nästa sida.



Hur tror du att den nya vägen kommer att förändra ditt resande? Kryssa i ett eller flera alternativ.

- Min resväg/restid kommer att förkortas.
- Jag kommer att åka mer kollektivt.
- Jag kommer att resa mer.
- Jag kommer att kunna arbeta på annan ort
- Jag kommer att cykla mer
- Jag kommer att åka mer bil
- Annat svar:

.....

Vad tycker du att vägverket bör tänka på då man planerar detta vägprojekt?

.....
.....
.....



Säker cykelväg



BILAGA 3A

Modell för

Social konsekvensbeskrivning - SKB

För att genomföra en SKB måste man ha kännedom om de nuvarande levnadsförhållandena i området och ha kunskap om Orts-/samhällsstrukturen. Då kan man bedöma hur kvinnor, män, barn och andra befolkningsgrupper rör sig i området. Uppgifter om nuläget kan t ex inhämtas genom

- * Medborgarnas kunskap (enkät, samrådsmöte eller på annat sätt, se delprojekt 2).
- * Diskussioner med den kommunala social- och hälsovårdsförvaltningen, skolpersonal, fysiska planerare m fl.
- * Könsuppdelad statistik.
- * Ortsanalys.

Steg 1. Kartläggning av Orts-/samhällsstrukturen

På en karta över området där vägen planeras lägger man in alla de fysiska målpunkter som är relevanta i det område som berörs av vägprojektet (se exempel på målpunkter i tabellen nedan). Målpunkter och förflyttningsvägar markeras på kartan. Utifrån kartläggningen kan man i vissa fall begränsa det område inom vilket de sociala konsekvenserna skall bedömas.

En viktig målpunkt i ett samhälle är kollektivtrafikhållplatserna. Eftersom kvinnor åker kollektivt i högre utsträckning än män och dessutom oftare känner sig otrygga i offentliga miljöer, är kollektivtrafikhållplatsernas utformning av betydelse från jämställdhetssynpunkt.

Med utgångspunkt från detta underlag kan eventuellt ytterligare synpunkter inhämtas för att få en uppfattning om vilka grupper som berörs mest, t ex uppgifter om antal anställda i företag, antal elever i skolan, antal besökande i idrottshallar och bibliotek, antal resande med kollektivtrafiken - allt könsuppdelat.

Steg 2. Relationsschema

Med kartläggningen och övrig kunskap som utgångspunkt noteras i ett relationsschema vilka kontaktvägar (relationer) olika grupper (VEM) har till olika fysiska målpunkter (VAD).

VEM bör minst utgöras av barn, flickor, pojkar, kvinnor, män samt personer med nedsatt funktionsförmåga.

VAD är t ex bostadsområde, arbetsplats, dagis/fritidshem, skola, kommunikationsknutpunkt, lekplats, dagligvaruaffär, offentlig service, sport-/idrottsanläggning, kultur och nöjen, natur-/rekreationsområde.

VAD kan också vara abstrakta ämnen såsom acceptans, känsla av trygghet, privatekonomiska förändringar t ex fastighetsvärden samt ökade möjligheter att nå och utnyttja kultur- och nöjesliv, högre utbildning, större arbetsmarknader etc. Dessa abstrakta ämnen förs in i ett separat relationsschema.



Exempel relationsschema för kontaktvägar:

| VAD påverkas? Vägar till och från... | VEM påverkas? | | | | | Personer med nedsatt funktionsförmåga |
|-------------------------------------------|---------------|--------------------|--------|---------------------|--------------------|---------------------------------------|
| | Barn | Flickor | Pojkar | Kvinnor | Män | |
| Bostadsområden | | | | | | |
| Nordost | | | | | | |
| Sydväst | | | | | | |
| Väst... | | | | | | |
| Arbetsplatser inom tätorten | | | | | | |
| Tetra Pak | | | | - B 2 ¹⁾ | | |
| Björnekulla... | | | | | | |
| Arbetsplatser utanför tätorten | | | | | | |
| Industriområde norr... | | | | | +A 1 ¹⁾ | |
| Dagis | | | | | | |
| Skolor/fritidsgårdar | | | | | | |
| Östergårdsskolan... | | | | | | |
| Lekplatser | | | | | | |
| Dagligvaruhandel | | | | | | |
| Sport- och idrottsanläggningar etc | | | | | | |
| Idrottshall | | +B 3 ²⁾ | | | | |

1) Förklaring se steg 3 nästa sida. 2) Jfr steg 4. Effektprofil sid 33.

En **alternativ utformning av relationsschemat** eller för att fördjupa analyserna är att välja ut de mest berörda grupperna och områdena och upprätta flera relationsscheman enligt följande modell.

| Kvinnor | | | | | |
|---------------------------|----------------|---------------|-------|-------|---------------------------|
| Målpunkter | Bostadsområden | Arbetsplatser | Dagis | Skola | Kommunikationsknutpunkter |
| Bostadsområden | | | | | |
| Arbetsplatser | | | | | |
| Dagis | | | | | |
| Skola | | | | | |
| Kommunikationsknutpunkter | | | | | |

Relationsscheman bör upprättas för varje vägalternativ.



Steg 3. Bedömning av konsekvenser

Vägprojektets påverkan markeras i relationschemat med ett plus (+) eller ett minus (-), beroende på om man bedömer att vägen kommer att ha en positiv eller negativ inverkan på den aktuella relationen.

Påverkans omfattning kan bedömas utifrån hur stor den berörda gruppen är. Anges med bokstäver, t ex A-B-C.

Påverkansgraden kan graderas med siffror, t. ex. 1-2-3 beroende på om man bedömer att påverkan är liten, ganska hög, eller mycket hög.

Se relationsschemat på föregående sida!

Observera att det beskrivna bedömningsförfarandet givetvis kan göras såväl enklare som mer djupgående.

I bedömningen av vägens positiva respektive negativa inverkan skall följande faktorer vägas in:

- fri rörlighet – möjligheten att röra sig i området, barriärer
- tillgänglighet – möjligheten att ta sig till och från vissa platser
- miljö – t ex tillgång till grönområden, skönhetsvärden
- hälsa – t ex avgaser, buller, olycksrisker, vibrationer
- säkerhet – mot olyckor
- trygghetskänsla/ trivselkänsla – t ex parker och cykelvägar i skymda lägen
- acceptans



Steg 4. Effektprofil

Ett tydligt sätt att redovisa de sociala konsekvenserna är att med relationsschemat som underlag göra en effektprofil för resp grupp.

Från jämställdhetssynpunkt är grupperna Män respektive Kvinnor aktuella.

| Flickor | 0 | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--------------|--|--|--|--|--------------|---|---|---|--|
| | Negativt (-) | | | | | Positivt (+) | | | | |
| Sport- och idrottsanläggning | | | | | | | | | | |
| Idrottshall ¹⁾ | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| Tennisbana | | | | | | ■ | | | | |
| Idrottsplats | | | | | | ■ | ■ | ■ | | |
| Ridsportanläggning | | | | | | ■ | ■ | ■ | | |
| Bordtennishall | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| Natur och rekreation | | | | | | | | | | |
| Kommunikationsknutp | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| Kultur/nöjen | | | | | | | | | | |
| Biblioteket | | | | | | | | | | |
| Köpcentra | | | | | | | | | | |
| Lekplatser och torg | | | | | | | | | | |
| Arbetsplatser utanför tätorten | | | | | | | | | | |

¹⁾Förklaring: jfr steg 3 föregående sida. Relationen har beteckningen +B3 i relationsschemat se sidan 31 d v s vägojektet påverkar positivt ett medelstort antal flickor B (2 gula rutor) i mycket hög grad 3 (gröna rutor).



BILAGA 4A

Checklista för trygg kollektivtrafikmiljö

Generellt

- * Överskådlighet och god estetisk utformning skapar trygg atmosfär.

Geografisk placering

- * Exempel på otrygga omgivningar är oupplysta slänter med stora buskage och stora mörka åkerfält.
- * Industriområden och dylika platser kan inge ett hotfullt intryck.
- * En hållplats placerad nära bebyggelse känns tryggare än en som är enligt belägen.
- * När bussen passerar ett samhälle kan man utnyttja detta ur trygghetssynpunkt och eftersträva en linjesträckning så nära bebyggelsen som möjligt. Detta ger också oftast en mer attraktiv kollektivtrafik.

Utformning av väderskyddet

- * Kuren bör ha två öppningar för att förhindra att man blir "instängd". Om man bara har en öppning bör den i så fall vara väl tilltagen (två väggsektioner i Skånetrafikens typritningar).
- * Väntkuren bör ha flera lampor ifall någon av dem går sönder.

Närmiljön

Omgivningens arkitektoniska utformning är viktig vid hållplatser,

- * Vid markplaneringen är slänter att föredra före stödmurar eftersom en mur är lättare att gömma sig vid.
- * Försköna närmiljön med stamträd. Undvik buskar, som ganska snabbt ger ett risigt intryck och ger en känsla av instängdhet.
- * Närområdet utanför väderskyddet bör ljussättas med rumsskapande belysning, t ex belysningspollare för att undvika akvarieeffekt för den som väntar i kuren.
- * Belysning skapar trivsel och karaktär åt den enskilda hållplatsen. Träd, buskage, byggnader och tekniska anläggningar kan med fördel ljussättas.
- * Anslutande gång- och cykelvägars utformning är viktigt för helhetsupplevelsen. De bör gestaltas så att smala, trånga, mörka och dåligt ljussatta passager undviks. Anläggningar längs vägen får inte ge ett risigt, trasigt eller skumt intryck.
- * Tunnlar och broar ska utformas med flacka släntlutningar så att man får en god genomsikt ut på andra sidan. Tunnelns entréer och interiör bör vara omsorgsfullt belysta med armaturer som inte bländar. Belysningen i en tunnel ska vara okrossbar och flerfaldig.
- * Konstruktioner med tvära vinklar och hörn får inte förekomma.

Checklistan sammanställdes efter inventering genomförd den 13 februari 2002 av projektgruppen: Kajsa Öbrink, Johan Helgeson, Länsstyrelsen i Skåne län och Bertil Åhsberg, Monica Frank, Vägverket Region Skåne.

BILAGA 4B

Bildexempel över goda och dåliga utformningar av busshållplatser med kommentarer



BRA: Öppet landskap – du ser långt.
DÅLIGT: Trist läge. Transformatorn hänger "hotfullt" över dig. Jordvallen känns tung.
BÄTTRE OM: Några stamträd planteras. Ljussätt transformatorn till en "installation".



BRA: Nära bebyggelse. Luftigt och ljust. Stamträd ger skön miljö. God allmän belyning.
DÅLIGT: —
BÄTTRE OM: Finns inget att tillägga.



BRA: Trevligt ombonat läge. Ändock öppet bort mellan trädstammarna.
DÅLIGT: —
BÄTTRE OM: Ljussätt träd och buskar i parken.



BRA: —
DÅLIGT: Lite trist läge upptrückt mot fasaden. Mörkt, belysningen står på andra sidan vägen.
BÄTTRE OM: Ljussättning av fasaden hade gett en ljusare och trevligare hållplats.



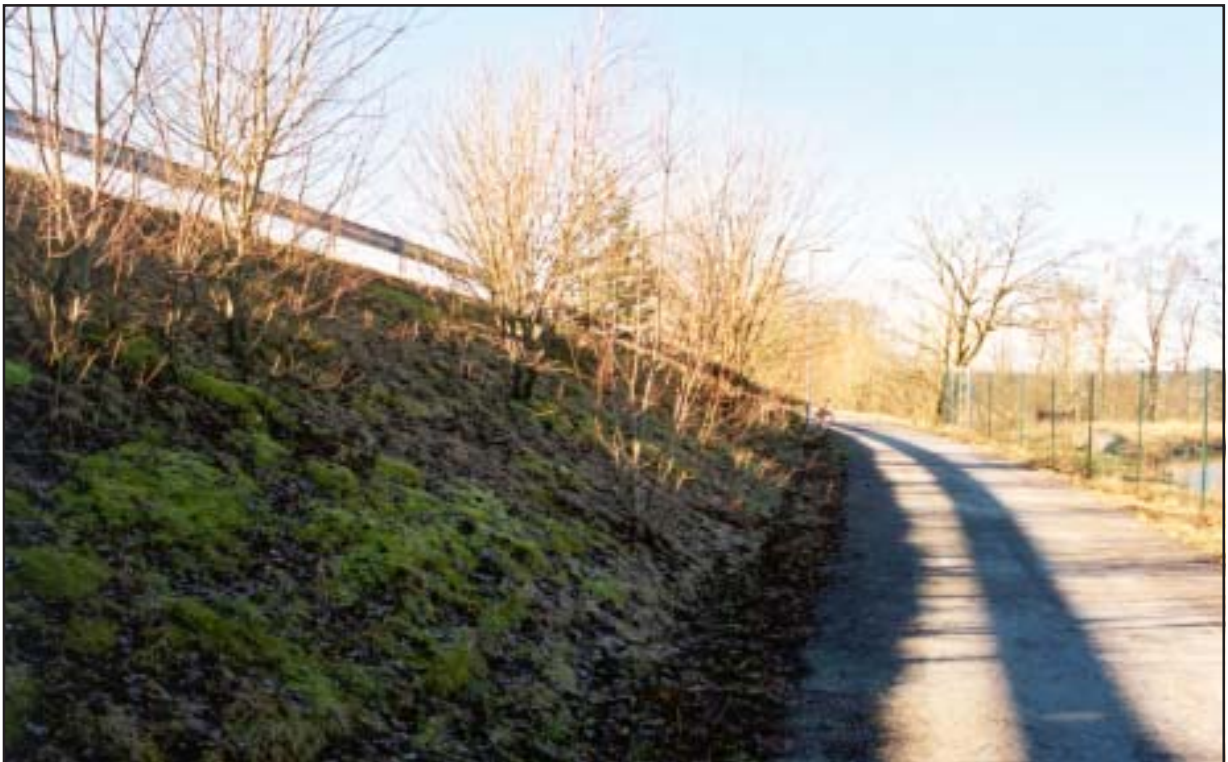
BRA: En perfekt gång- och cykelväg till hållplatsen. God genomsikt. Väl belyst.
DÅLIGT: —
BÄTTRE OM: —



BRA: Sikten är god under bron. Slänten ger trygg sikt.
DÅLIGT: —
BÄTTRE OM: Var noga med valet av ljus under bron. Ljussätt! Välj mjuk svagt färgad belysning.



BRA: Vägen är belyst.
DÅLIGT: Påträngande växtlighet med långa grenar och höga häckar med skymmande sikt.
BÄTTRE OM: Røj i buskarna. Belysningen måste få fritt spelrum.



BRA: Öppet och luftigt. Ingen tunnelverkan. Måttlig växtlighet på slänten.
DÅLIGT: —
BÄTTRE OM: Håll efter buskarna på slänten, så att luftigheten bibehålls.



- BRA: —
DÅLIGT: Vad döljer sig bakom det vinkelräta hörnet? Hu! Vinkelräta hörn skapar otrygghet.
BÄTTRE OM: Trappan borde placerats längre från väggen. Kraftig mjuk belysning bättrar i nuläget.



- BRA: Trappan ligger en bit ifrån tunnelmynningen. Vingmurarna ligger 45 grader ut.
DÅLIGT: Tunneln är smal och trång. (Den är av gammal modell.)
BÄTTRE OM: Bredare öppnare tunnel och rundade vingmurar. Bättre belysning. Stamträd.



- BRA: —
DÅLIGT: Förfallet cykelskjul ger intryck av bakgård och skapar otrygghet.
BÄTTRE OM: Riv cykelskjulet och sätt eventuellt upp ett nytt helt och rent.



- BRA: Bred tunnel.
DÅLIGT: Grå och trist. Sårbara och för få lampor. Tunneln är för dåligt upplyst.
BÄTTRE OM: Taket målas vitt. Tunneln ljussätts.



BRA: —
DÅLIGT: Vad gör det trista riset bakom halvt raserad inhägnad för nytta? Deprimerande!
BÄTTRE OM: Se följande bild



BRA: Stamträd ger god miljö. Härlig alléplantering.
DÅLIGT: —
BÄTTRE OM: Varför fick inte stamträden (allén) fortsätta in bakom väderskyddet?



BRA: Belysning av bullerplank och gångväg ger trygghet. Gott avstånd till bullerplanket.
DÅLIGT: —
BÄTTRE OM: Här finns ju naturträd. Men några ytterligare stamträd hade inte skadat.



BRA: Trevligt, luftigt, tryggt nära sporthallen. Fasadbelysning på sporthallen och högmast.
DÅLIGT: Något öde omgivning
BÄTTRE OM: Plantera stamträd på den stora gräsmattan. Grönska ger avkoppling



BRA: Genomsiktligt tak och hållplatsens läge ger ljus och rymd och därmed trygghet.
DÅLIGT: Buskarna skymmer den sköna utsikten – rymden. De erbjuder också gömställen.
BÄTTRE OM: "Om jag bara kunde se ljusen från gårdarna." Röj i buskaget! Spara stamträden!



BRA: Den breda öppningen. Nära bebyggelse.
DÅLIGT: Den öppna jorden bakom skapar inte glädje.
BÄTTRE OM: Skapa närmiljö med ljus och stamträd.



BILAGA 5

Översiktskarta. Vägutredning av väg 109 Ekeby- Kågeröd- Knutstorp.

