



WATCH OUT – MORE WOMEN DRIVE LIKE MEN!

Vision Zero as discourse and men in traffic as problem.

DAG BALKMAR

Keywords

Gender, masculinity, traffic safety, Vision Zero, gender equality, policy.

Summary

Sweden is the first country in the world to have introduced the so-called Vision Zero (Nollvisionen). This is an ethical approach suggesting that road safety cannot be traded for mobility. Since the beginning of mass-motoring, men have been over-represented in traffic safety statistics, in terms of both “causing” accidents and casualties. Against the background of the Swedish Vision Zero, it is quite extraordinary how little attention work on traffic safety has paid to men’s over-representation in Swedish fatal road accidents (90%), and (auto)mobility as a way of doing gender. The present article discusses how men and women driver subjects are produced through the Vision Zero discourse, with a particular focus on how men in traffic are constructed. This is important since such constructions and modes of address affect possible interventions and “solutions” regarding road safety issues. Here I focus on three contemporary documents of policy making character or with general impact: first, the Governmental Act 2003 on road safety intervention; second, a report from the Swedish Road Administration which is applying a gender equality discourse on transport; and third a brochure issued by the Road Administration addressed to the everyday road user. These documents constitute case material that is illustrative of the Vision Zero as a generative apparatus of gender discourse. The article brings attention to the ambiguous ways in which the Vision Zero may, on the one hand, explicitly address men as problematic driver subjects, as an explicitly gendered high risk category; and, on the other, make men and masculine norms implicit through the rendering of young(er) driver subjects as problematic. This also involves pointing out women as an up and coming high risk category. To improve road safety, the discursive effects of this configuration suggest allocating responsibility partly to the “system”, partly to women driver subjects – in effect, to women who drive like men – rather than the men driver subjects.



På vilket sätt är den så kallade nollvisionen som en trafik-säkerhetsstrategi ett könat problem? Trots att det är män som står för merparten av trafikolyckor producerar nollvisionen även andra diskurser kring kön. Dag Balkmar visar hur trafikpolicytexter pekar ut kvinnor som problem vilket innebär att mäns risktagande normaliseras.

SE UPP – ALLT FLER KVINNOR KÖR SOM MÄN!

Nollvisionen som diskurs och problemet män i trafiken¹

DAG BALKMAR

En grov schablonmässig bedömning baserad på andelen dödade fordonsförare, fordonspassagerare och gående i olika typer av olyckor ger att män är ”vållande” till mer än 90 procent av alla dödsolyckor i trafiken.²

”I den mån kvinnor förolyckas är det ofta män som kör ihjäl dem”, skrev Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) i sin nättidning i slutet av 2007.³ Det var inte bara NTF som beskrev manliga förare som ”ett stort trafiksäkerhetsproblem”, flera medier rapporterade om farlig bilkörning som något främst män står för. För att stävja trafikdöden gick NTF inför julhelgen 2004/2005 ut med en uppmaning till alla män – lämna över ratten till kvinnan i familjen – det blir säkrast så.⁴ Att män är överrepresenterade i trafikolycksstatistiken är dock inget nytt, frågan har debatterats sedan 50-talet.⁵ Bristande trafiksäkerhet är med andra ord ett uttryckligen könat problem och jag riktar här ett särskilt intresse mot hur ”män i trafiken” diskursivt hanteras som problem. Samtidigt med mitt intresse för text och diskurs är det viktigt att poängtera hur högst

fysiskt påtaglig en bristande trafiksäkerhet är i sina effekter. Trots att trafiksäkerhetsdiskursen reglerar bilismen i fråga om vem som får köra, hur fort, var och när så är dess effekter i olyckor, dödstal och skador minst sagt materiella och kroppsliga. Mot denna bakgrund har artikeln ett tvådelat syfte, dels att i huvudsak analysera hur könade förarsubjekt produceras i svensk trafiksäkerhetsdiskurs, dels att rikta särskild uppmärksamhet mot hur problemet män i trafiken hanteras diskursivt. Detta är något som är viktigt att belysa eftersom det får konsekvenser för hur lösningar av problemet kan formuleras och var ansvar kan förläggas. Beteckningarna könade förarsubjekt avser föränderliga förkroppsligade maskulina och feminina positioner till vilka (förar)praktiker och föreställningar kopplas genom ständig förhandling.⁶

En möjlig invändning mot ”problemet” män i trafiken är dock att män totalt sett kör mer bil än kvinnor, varför det inte är så förvånande om män oftare är inblandade i olyckor än vad kvinnor är. Problemet kan dock inte reduceras till att handla om exponering för de risker som biltrafik innebär. Även när hänsyn tas till hur mycket män befinner sig i trafiken pekar statistiken på att mäns risktagande i form av rattonykterhet, fortkörning och bristande bilbältesanvändning medför fler allvarliga olyckor jämfört med kvinnor.⁷ Detta ska sättas i relation till att Sverige som första land i världen har introducerat det långsiktiga målet att ingen ska behöva dödas eller skadas svårt på svenska vägar. Den så kallade nollvisionen innebär ett antagande om att mobilitet måste stå i paritet med en

hög säkerhet på vägarna.⁸ I den här artikeln uppmärksammas inte bara nollvisionen som diskurs utan även hur trafiksäkerhetsdiskursen relaterar till en jämställdhetsdiskurs. Jämställdhet utgör sedan 2001 ett av delmålen för svensk transportpolitik. Bristande jämställdhet inom transportområdet hanteras inom ramen för jämställdhetsintegrering och fokuserar främst dess utformning, tillgänglighet och representation.⁹ Den långsiktiga målsättningen är jämställda och tillgängliga transporter som dessutom är säkra för dess användare. Det svenska jämställdhetsprojektet har dock kritiserats för att vara alltför konsensusorienterat och konfliktundvikande samt för svårigheter att benämna och dekonstruera köns kategorier. På så sätt menar kritikerna att jämställdhetsprojektet riskerar att upprätthålla den ordning den vill förändra.¹⁰ Frågan är om, och i så fall hur, nollvisionen som diskurs hanterar konfliktaspekter och kön som föränderligt.

Det är främst tre fall som används för att belysa nollvisionen som diskurs. Det första fallet utgörs av en policytext, regeringens proposition 2003, om hur arbetet för trafiksäkerhet bör bedrivas, det andra en rapport från Vägverket 2005 som anlägger ett jämställdhetsperspektiv på transportsystemet, det tredje hämtar jag från ett populärt hållet magasin från Vägverket adresserat till svenska hushåll inför vintersäsongen 2005/2006.¹¹ Analysen behandlar de problemrepresentationer som framkommer i dokumenten, särskilt i relation till föreställningar om maskulina och feminina förarsubjekt samt ålder. Vad som intresserar mig är på vilka sätt bilförarsubjekt

konstrueras som ”trafiksäkerhetsproblem”, vad bilförarsubjekt får göra samt vad som utgör lösningar på problemet.

Artikeln är disponerad på följande sätt. Först diskuterar jag den metodologiska ram jag använder, följt av en genomgång av materialet, vad nollvisionen och ett jämställdhetsperspektiv på transportpolitiken kan innebära. Detta följs av en analys av nollvisionen som diskurs som analysmaterialet medger. Avslutningsvis diskuteras könade förarsubjekts farliga körpraktiker i relation till normalisering, jämställdhet och nollvisionen som uttryck för modernitet.

Ett könat problem

Årligen dör mellan 400-500 personer i den svenska trafiken, runt 4000 skadas svårt. En utgångspunkt för artikeln är Vägverkets uppskattning att grovt sett 90 procent av dödsolyckor med bil, cykel, moped och mc orsakas av män.¹² Detta utlåtande baseras på den statistiska överrepresentation för män vad gäller trafikbrott, lagöverträdelse som också pekats ut som de mest uppenbara orsakerna till svåra olyckor, nämligen fortkörning, rattfylla och bristande bilbältesanvändning. Hastighetsöverträdelse utgör ett av de största problemen för säkerheten eftersom hastighetsöverträdelse uppskattas bidra till mellan 150 och 200 dödade årligen.¹³ Enligt polisens statistik rapporteras män för hastighetsöverträdelse 40 procent oftare än vad som är fallet för kvinnor.¹⁴ Vad gäller så kallade ”vansinneskörningar”, det vill säga hastighetsöverträdelse över 36 km/timmen, utgjorde andelen män 92 procent av andelen fällda år 2004. Män uppvisar även ett mer omfattande risktagande vid exempelvis omkörningsolyckor och mötesolyckor. Yngre ålder utgör en betydelsefull dimension, då unga män är överrepresenterade i olyckor där oskyddade trafikanter drabbas, särskilt för dödsolyckor med gående.¹⁵ Mer än hundra årliga dödsfall orsakas av någon annan än den som förolyckats, i fyra fall av fem är förövaren en man och ofta en ung man.¹⁶ Mäns risktagande i trafiken, oavsett om detta risktagande är kopplat till rattonykterhet, hastighetsöverträdelse eller bristande bilbältesanvändning, är således både åldersrelaterat och könat.

Undersökningar om skillnader mellan kvinnors och mäns bilanvändning i Sverige visar att män både kör, har tillgång till och sköter om bilen i högre utsträckning än kvinnor.¹⁷ En förklarande faktor är att bilar och bilkörning traditionellt har tillskrivits det symboliskt maskulina. Det bidrar till skapandet av ett maskulint ”kraftfält”, ett fält ur vilket män, hellre än kvinnor, kan hämta inspiration till utformandet av maskulin identitet och makt.¹⁸ Den symboliska relationen mellan

[...] att grovt sett 90 procent av dödsolyckor med bil, cykel, moped och mc orsakas av män.

män-maskulinitet-bil är enligt Ulf Mellström kulturellt betydelsefull och tillskrivs inte sällan en stark kroppslig och förmänskligande karaktär.¹⁹ Ett mekarintresse som börjar i cykelålder och övergår i moped- och bilintresse möjliggör en djupare känsla för maskinens prestation, förmåga och begränsningar. Att köra och äga en bil möjliggör även att leva upp till dominerande föreställningar om vad som kännetecknar en ”riktig man”, exempelvis äventyrlighet, våghalsighet, aggressivitet, förmåga att utöva makt, att vara sexuellt aktiv, ekonomiskt framgångsrik, tekniskt skicklig och kunnig, sammantaget stereotypa föreställningar förknippade med maskulinitet snarare än femininitet.²⁰ Om de ovan nämnda idealen främst avser en symbolisk nivå är de ofta desto mindre tydliga på en vardaglig erfarenhetsnivå – om än i varierande grad så gillar kvinnor såväl som män bilar, bryter mot lagen och kör för fort. Paradoxalt nog betraktas bilen alltjämt som en maskulin teknik, och en kvinna som upptar praktiker som traditionellt förknippas med hur män brukar köra, beskrivs också köra bil som en man. Mot denna bakgrund kan bilen som symboliskt bekönad maskulin också möjliggöra handlingar som i vissa sammanhang utgör lämpligt och önskvärt ”maskulint” beteende. Maskulinitet kan exempelvis bevisas genom risktagande i bil, eftersom att ta risker medger en möjlighet att visa förmåga och skicklighet att klara av en svår situation.²¹ Det är mot denna bakgrund nollvisionen som diskurs kommer att analyseras närmare.

Konstruktion av Problemet män i trafiken

Den australiensiska statsvetaren Carol Lee Bacchi föreslår ett användbart sätt att närma sig policy- och andra offentliga dokument, på ett något annorlunda sätt än traditionell policyforskning. Den så kallade ”Vad är problemet”-ansatsen innebär att undersöka politiska lösningar utifrån hur problemet presenteras för att nyansera hur olika förståelser av problemet ger olika utfall och diskursiva effekter. Ansatsen innebär att studera problemrepresentationer – vad som görs till problemet – som socialt konstruerade snarare än för givet tagna. Olika sociala handlingar kan framställas som mer eller mindre ”naturliga” eller normala än andra, vilket begränsar möjliga lösningar på problemet. Fokus för analysen utgörs av olika problemrepresentationer som ryms i nollvisionsdiskursen och dess uttalade eller outtalade föreställningar och antaganden om problemet, samt vilka möjliga lösningar som därmed skapas.²²

Bacchis modell uppehåller sig inte bara på en språklig nivå, utan uppmärksammar även dess materiella konsekvenser. Tolkningar är enligt Bacchis socialkonstruktivistiska perspektiv inte enbart representationer utan även handlingar och interventioner. Myndigheter och myndighetspersoner förstås som medskapare till föreställningar och antaganden om vad som utgör problem för trafiksäkerhet

och hur dessa kan motverkas. Metoden lämpar sig därmed för att undersöka vilka effekter som blir följden av ett visst sätt att representera problem, inte minst hur nollsvisionsdiskursen också producerar förarssubjektiviteter. För att analysera materialet utgår jag från några av de frågor som Bacchi föreslår. Vilka bakomliggande antaganden görs? Vilka förarssubjekt tilltalas eller tilltalas inte? Vilket handlingsutrymme tilldelas dessa subjekspositioner? Vem görs ansvarig för förändring? Vad uttalas inte? Vilka åtgärder på lösningar föreslås på problemet? Vilka blir de diskursiva effekterna?

För att sätta in utsagor om trafiksäkerhet i ett vidare sammanhang tar jag hjälp av den framväxande mobilitetsforskningen och diskussioner om massbilismen.

Bilismen är idag en av de viktigaste samhälleliga institutioner varigenom modernitet organiseras.

Steffen Böhm m.fl. (2006) föreslår i boken *Against Automobility* att bilism bör förstås i termer av diskursiva och ideologiska maktrelationer som *möjliggör* dess dominerande ställning snarare än att se den som för givet taget. Bilismens ofta förgivet tagna ställning som modernitetens och individualismens krona är ur detta perspektiv ett tecken på bilismens

Bilismen är idag en av de viktigaste samhälleliga institutioner varigenom modernitet organiseras.

normativitet, som trots de problem den medför i form av trafikstockningar, olyckor och miljöförstöring framstår som grundläggande för ett modernt samhälle. Den innefattar dels sociala och politiska relationer som legitimerar bilburna transporter före andra sätt att röra sig, dels subjektiviteter på väg att formas.²³ Utifrån detta synsätt möjliggörs en analys av nollvisionen som diskurs som producerar sanningseffekter om bilkörning och förarssubjekt baserade på ålder och kön. Ur ett feministiskt perspektiv blir detta intressant då det säger något om maktrelationer, förarssubjekt och kön i relation till normer och avvikelser.

Den policydiskurs som är del av fältet om mobilitet och transporter karaktäriseras ofta av en bristande könsmedvetenhet och könsteoretisk analys, exempelvis genom ett universalistiskt språkbruk, eller genom att lagstiftning och trafikmoral tenderar att privilegiera män i vad som anses vara acceptabla förhållningssätt i trafiken.²⁴ Europeiska kommissionen har satt upp som målsättning att antalet dödsolyckor ska halveras till 2010. I en handlingsplan uppmanas aktörer inom området att rikta insatser för att förmå bilister att följa trafikregler, förbättra övervakning av farligt trafikbeteende och förbättra vägar och bilteknik för att nå målet.²⁵ Detta görs dock utan ett explicit könsperspektiv. Forskning om risk och olyckor i relation till kön kan sägas vara relativt väletablerat inom transportforskningen såväl i Sverige som internationellt, särskilt inom områden som trafikpsykologi. Samtidigt finns tendenser att olyckor och trafikosäkerhet tillskrivs vissa ("högrisk")

kategorier förare: ”de unga” (de som kör för fort) och ”de äldre” (fysiskt svaga och ovilliga att ta till sig ny teknik) utan att problematisera sociokulturella betydelse av kön och makt.²⁶ Det föreligger alltså ett behov av att uppmärksamma hur kön spelar roll i termer av meningsskapande och upplevelser av bilen, inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta sätter inte minst fokus på hur västerländsk maskulinitet, med stor genomslagskraft, har konstruerats kring kunskap, värderingar, förväntningar och erfarenheter i relation till bilen som teknologi och kunskapsområde. Genom att anta nollvisionen (mer om denna nedan) som diskursiv apparat, går det att närma sig de antaganden som ligger bakom hur ett visst problem artikuleras och vilka effekterna blir av att problem konstrueras på ett visst sätt. Med utgångspunkt i Bacchis resonemang kommer jag att visa att nollvisionen som diskursiv apparat genomsyras av föreställningar om kön, samt hur den såväl synliggör som osynliggör maskulina förarsubjekts risktagande genom att definiera ut vissa grupper risktagande som det huvudsakliga problemet. Detta är intressant eftersom diskursers kopplingar till maktasymmetrier också gör dem ideologiska – de bidrar till att upprätthålla eller förändra dem.²⁷

Mot ett jämställt transportsystem

Under senare år har intresset ökat för jämställdhetsfrågor och jämställdhetsintegrering relaterade till transporter och resande i Sverige såväl som inom EU.²⁸ Målet för den svenska transportpolitiken är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv

och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.²⁹ År 2001 beslutade riksdagen att transportsektorn ska bli jämställd.³⁰

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.³¹

Med jämställdhet avses här att kvinnor i demokratisk anda ska ha samma möjligheter som män att leva jämställda, det vill säga att tillgodose sina transportbehov, att påverka tillkomsten av transportsystem, dess utformning och förvaltning. Det svenska jämställdhetsprojektet har dock kritiserats för att osynliggöra variationer av kvinnliga och manliga individer och exkludera könsformeringar som inte passar in i subjektspositioner kopplade till (minoriteten) vit, svensk, medelklass som lever i hetero(sexuella)parförhållanden.³² Denna typ av kritik kan också skönjas i arbetet för ett jämställt transportsystem, främst i ambitionen att komma bortom könsstereotypa schablonbilder till förmån för mer komplexa analyser som tar hänsyn till bostadsort, klass, ekonomiska förutsättningar och funktionshinder.³³ Samtidigt illustreras faktiska förhållanden ofta med hänvisningar till generella bilder av hela gruppen kvinnor i jämförelse med hela gruppen män. Sett ur detta perspektiv

skiljer sig kvinnors och mäns resmönster åt i flera avseenden. Kvinnor åker mer kollektivt och gör kortare resor än män, olikheter som förklaras utifrån kvinnors och mäns vardagsliv, normer och värderingar, men också utifrån den fysiska strukturens utformning. Transportsektorn är också mansdominerad inom branscher och intresseorganisationer, såväl som på verksnivå.³⁴ Arbetet mot detta jämställdhetsmål inriktas därmed främst mot att förbättra könsrepresentationen och att transportsystemet inte bara ska tillgodose mäns transportbehov. Säkerhetsfrågan formuleras främst i relation till att trygghet och tillgänglighet för kvinnor ska gälla under hela resan oavsett byten av transportslag.³⁵

Jämställdhetsmålet ska sedan 2009 uppgå i ett så kallat ”funktionsmål” om grundläggande tillgänglighet för alla, transportsystemet ska likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.³⁶ Detta ställer krav på att ett jämställdhetsperspektiv ska genomsyra hela transportpolitiken och finnas med i alla skeenden av planeringen. Det långsiktiga målet är ett tillgängligt transportsystem med hög transportkvalitet för alla, präglad av säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling samt ett jämställt transportsystem.

Trafiksäkerhet kan därmed sägas rymmas inom ramen för vad som betecknar ett *hållbart* och *modernt* transportsystem, karaktäriserat av säkra, effektiva och miljöanpassade transporter för medborgare och näringsliv.³⁷ I ett ”modernt” och ”hållbart” transportsystem utgör den långsiktiga målsättningar dels att det ska vara jämställt utformat och tillgängligt, dels att ingen ska behöva skadas eller dödas i trafiksystemet.

Kvinnor åker mer kollektivt och kortare resor än män [...]

Material

Analysmaterialet består av tre fall som kan karaktäriseras till olika genrer av texter, men också innehåller överlappande och ibland motstridiga problemrepresentationer av trafiksäkerhet och kön. Propositionen *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* (Prop. 2003/04:160, hädanefter ”propositionen”) har valts ut eftersom den ligger till grund för hur dagens trafiksäkerhetsarbete ska bedrivas.³⁸ Propositionen är intressant eftersom den redovisar en konkretisering av arbetet med att förverkliga nollvisionen och en utvärdering av det trafiksäkerhetsarbete som bedrivits sedan beslutet om nollvisionen fattades 1997. Den är formulerad efter 2001 då regeringens trafiksäkerhetspolitik inriktats mot att verka för ett jämställt transportsystem.

Det andra fallet utgörs av en rapport som Vägverket och Banverket tagit fram vid namn *Res Jämt – Tankar om ett jämställt transportsystem*, vilken ämnar ”ge ett inspel till en debatt om det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem”

med det övergripande syftet att förtydliga delmålet innebörd och konkretisera arbetet med dess genomförande. Rapporten är främst baserad på intervjuer med företrädare för olika transportslag om varför jämställdhetsmålet formulerades, vad som hänt och vad som krävs för att arbetet ska utvecklas vidare. Ur denna har jag valt att analysera de avsnitt som berör trafiksäkerhet. Det är främst företrädare för Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Sveriges Trafikskolors Riksförbund som intervjuas om trafiksäkerhetsrelaterade frågor, vilket medför att utsagorna kan tolkas inom ramen för nollvisionsdiskursen. Kartan över nollvisionen som diskurs breddas därmed, inte minst med avseende på hur argument från en dominerande jämställdhetsdiskurs också plockas upp i trafiksäkerhetsdiskursen.

Det tredje fallet, Vägverkets informationsmaterial *Vintergatan*, präglas av just en sådan tendens. Detta tjugosidiga magasin vänder sig till den allmänna vardagstrafikanten och tar upp olika aspekter att tänka på inför den kommande vintersäsongen såsom plogbilsrutter och lämpligt mönsterdjup på däck. Jag fokuserar dock särskilt en artikel som behandlar trafiksäkerhetsfrågor ur ett könsperspektiv. Denna text utgör exempel på hur nollvisionen som diskurs rekryterar argument från svensk jämställdhetsdiskurs då den fokuserar hur kvinnors bilkörning under de senaste åren förändrats till ett mer riskfyllt sätt att köra: ”Kvinnor kör allt mer som män”.

Till skillnad från propositionen, som är regeringens förslag till riksdagen om en ny lag eller lagändring, speglar *Res Jämt*

tankegångar, synpunkter och idéer från olika aktörer inom transportområdet. De imaginära läsarna av dessa publikationer kan antas vara myndighetspersoner och företrädare för intresseorganisationer. *Vintergatan* är av informativ och populär journalistisk karaktär och är adresserad till allmänheten. Med dessa tre nedslag gör jag inga anspråk på en heltäckande studie av nollvisionsdiskursen. Jag analyserar snarare materialet som exempel på könade uttryck för vad som med statliga myndigheter som avsändare kan framföras inom ramen för nollvisionsprojektet.

Nollvisionen och propositionen – en vision om delat ansvar

Den så kallade nollvisionen sammanfattar den nuvarande inriktning för trafiksäkerhetsarbetet som i Sverige varit en politisk utgångspunkt sedan 1997 då riksdagen antog den som strategi för ett säkert vägtransportsystem. Nollvisionen innebär att vägtrafiken ses som en del i ett system där sociala och tekniska delar är sammanlänkade. Det traditionella synsättet på trafiksäkerhet har inriktats mot att göra den individuella bilisten säkrare genom att föraren ska ha körkort, vara frisk, vara uppmärksam, vara nykter och vara bältad i en trafiksäker bil framförd på välplanerade och underhållna vägar, något som skulle möjliggöra individens resande på ett säkert sätt så länge trafikreglerna följdes.³⁹ Vad som nu förändrats är synen på relationen mellan användare, vägar och de aktörer som har ansvar för att utforma, underhålla och övervaka dessa vägar. Orsaker för att trafikolyckor inträffar förflyttades därmed

från enskilda individers handlingar, till att förläggas i systemet och till interaktionen mellan en mängd aktörer. Begreppet *systemutformare* började användas vilket syftade på att vägghållningsmyndigheter, kommuner, transportnäringen och fordonsindustrin alla påverkar nollvisionen i sitt arbete. Av detta följer att det är systemutformarnas ansvar att vidta relevanta åtgärder för att uppnå det långsiktiga målet noll döda i trafiken.⁴⁰ Arbetet för trafiksäkerhet medför ett delat ansvar mellan brukare och systemutformare till skillnad från tidigare då så gott som hela ansvaret förlades på den enskilde trafikanten.

Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.⁴¹

Vägtransportsystemet ska utformas så säkert att trafikanter som följer gällande trafikbestämmelser inte ska behöva dö eller få försämrad hälsa, en ambition som jag sammanfattar till *rätten till ett trafiksäkert resande*. Människor må göra misstag som leder till olyckor, dessa ska dock inte behöva ”straffas” med döden eller svåra skador, istället är det vägar och bilar som ska utformas för mänskliga tillkortakommanden.⁴² Hittills har nollvisionen främst omfattat vägmiljön och att minska effekterna av olyckor, inga verkliga försök att påverka förare har gjorts.⁴³ Lösningarna på problemet förläggs till att öka säkerhetsmarginalerna i vägtransportsystemet, systemet ska anpassas till användarna och inte tvärtom. Det är alltså inte avsikter eller skuld till farlig bilkörning per se som görs till problemet i nollvisionen, utan snarare dess möjliga *effekter* i dödstal och allvarliga olyckor.

Nollvisionen och propositionen bygger dels på ett delat ansvar mellan systemutformare och att dess användare följer de uppsatta reglerna, dels på att systemutformarna ska ”vidta ytterligare åtgärder” vid ”bristande acceptans” av regelverket. Nollvisionen kan därmed sägas bygga på en idé om att det föreligger en samstämmighet om ett gemensamt mål, vilket dels medför en ökad övervakning av bilister när myndigheterna tar det övergripande ansvaret för säkerheten och dels rymmer hopp om att en tillsynes könsneutral och rationell bilist ska förmås att följa trafikreglerna.

Propositionen och problemet män i trafiken

I propositionen uttrycks föreställningar om kön både uttryckligen och mellan raderna. Resande och trafiksäkerhet ur ett könsperspektiv tas visserligen upp i propositionen, men detta görs främst i ett eget avsnitt. I detta stycke tas bland annat trafikförseelser upp i relation till kön:

Män ertappas oftare än kvinnor med att bryta mot gällande trafikregler. Av dem som misstänktes för rattfylleri år 2002 var ungefär 90 procent män. Männens andel av dem som misstänktes för hastighetsöverträdelse respektive bilbältesbrott var samma år drygt 80 procent. Studier av värderingar och attityder visar också skillnader mellan män och kvinnor. Studierna visar bl.a. att kvinnor jämfört med män tenderar att värdera trafiksäkerhetsfrågor högre. Kvinnor är också beredda att i högre utsträckning än män ta till sig ny teknik och nya åtgärder för att åstadkomma en säkrare vägtrafik.⁴⁴

Här tydliggörs att det är främst hur män kör bil och värderar trafiksäkerhet som är problemet jämfört med hur kvinnor beter sig på vägarna. Kvinnor beskrivs till och med som bättre på att ta till sig ny teknik och åtgärder för att åstadkomma en säkrare vägtrafik. Sammantaget ges i korta ordalag en beskrivning av bristande trafiksäkerhet som ett problem där kön har betydelse, det går också

Män ertappas oftare än kvinnor med att bryta mot gällande trafikregler. Av dem som misstänktes för rattfylleri år 2002 var ungefär 90 procent män.

att spåra en könteoretisk ansats i utsagan. Relationen mellan trafiksäkerhet och kön begränsas dock till detta stycke i propositionen, vilket innebär att ett könsperspektiv inte finns med som en integrerad del i problembeskrivning, problematisering och lösningar på problemet bristande trafiksäkerhet. Effekten blir att könsdimensionen förpassas till diskursens marginaler utan att integreras i den allmänna

diskussionen. Istället är det de till synes könsneutrala ”trafikanterna” som enligt propositionen ska förmås att följa trafikreglerna bättre, framförallt när det gäller hastighetsbegränsningar, nykterhet och användning av skyddsutrustning. Att nollvisionens mål om trafiksäkert resande är ett problem som främst män utgör ett hinder för, lämnas därhän. Istället definieras specifika kategorier förare ut som problematiska för trafiksäkerheten.

Arbetet mot nollvisionen innebär en tydlig definiering av trafikantgrupper och transportslag.⁴⁵ Barn, funktionshindrade och äldre utgör kategorier som beskrivs som särskilt skadedrabbade, liksom mopedförare, unga och nyblivna förare. Yngre och äldre förarsubjekt formerar två nyckelkategorier som potentiella farliga bilförare. Den första (yngre) diskuteras som problematiska på grund av omogenhet och bristande erfarenhet vilket medför att de oftare utsätter sig själva och andra för fara. Den senare kategorin (äldre) diskuteras som å andra sidan vara mer försiktiga, mogna och erfarna bilister, dock mer sårbara och potentiellt farliga för andra på grund av hög ålder.⁴⁶ Det problematiska förarsubjektet

formerars kring kategorin ålder men avskiljs från hur kön konstituerar subjektet. För att åstadkomma säkerhet blir lösningen att specifika insatser riktas till dessa ”riskgrupper” baserade på ålder, samtidigt som de trafikanter som ingår i normen, dvs. medelålders män, lämnas skyddade från specifik kritik.

Att unga (män) står för en relativt hög skadefrekvens sätts i samband med bristande kunskap, insikt, riskmedvetenhet och erfarenhet av bilkörning. Aspekter som livsstil, kamratgrupp och mognadsgrad anses främst vara relaterat till ung ålder och därmed utgöra en övergående fas i livet. Sociala och kulturella faktorer lyfts därmed fram som avgörande för just denna kategoris beteende i trafiken, något som inte görs i relation till det omarkerade trafikantsubjektet. Insatserna till *de utsatta kategorierna* innebär att ålder används för att – med trafiksäkerhetsstatistiken i ryggen – definiera ut ”högriskgrupper i trafiken”, de som brister i självkänedom och som är påverkade av exempelvis grupstryck och hävdelsebehov. Sådana aspekter sätts däremot inte i relation till det allmänna könsneutrala trafikantsubjektet, som därmed kan framstå som oproblematiske. Denna dimension tas dock upp när trafiksäkerhet länkas till jämställdhetsdiskursen.

Att unga (män) står för en relativt hög skadefrekvens sätts i samband med bristande kunskap, insikt, riskmedvetenhet och erfarenhet av bilkörning.

Trafiksäkerhet som jämställdhetsproblem

I detta avsnitt gör jag ett nedslag i den intervjubaserade rapporten *Res Jämt*, där det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem behandlas. Här finns utrymme att diskutera trafiksäkerhet som något som har att göra med kön och makt.

Trafikskadorna är dessutom ”*man made*” med betoning på *man*. Mönstret är tydligt; ett manligt synsätt genomsyrar hela transportsektorn men detta kommer att och måste förändras även om det tar tid.⁴⁷ (kursiv i original)

Jämställdhetsdiskursen problematiserar ett traditionellt manligt perspektiv. Med hjälp av Bacchis ansats framkommer ett ”raster” som konstituerar transportsektorn, ur vilket maskulina förarsubjekts roll för trafikskadorna inte tillräckligt uppmärksammas som ett problem. De förarsubjekt som i propositionen till stora delar stod som omarkerade, nämligen medelålders män, benämns och beskrivs här som problematiska för trafiksäkerheten. De ”värsta trafiksyndarna finns [...] bland män i 25-50 årsåldern, medan äldre mäns beteende är bättre”.⁴⁸ I rapporten

är det sålunda inte bara yngre förarsubjekt som görs problematiska, det är heller inte bara yngre som befinner sig under påverkan av kulturella föreställningar om kön som var fallet i propositionen. Här framhålls att samhället bör motarbeta vad som kallas ”destruktiva subkulturer” som påverkar omgivningen på ett negativt sätt, något som kopplas till både medelålders- såväl som yngre förarsubjekts körpraktiker.⁴⁹ Till skillnad från propositionen diskuteras trafiksäkerhet i termer som uttryckligen uppmärksammar maskulinitet kopplat till våldsamma körpraktiker och hur könade värderingar har betydelse för trafiksäkerheten.

Kvinnor hotar inte män med sitt beteende medan män hotar både kvinnor och män. Det finns därför mycket att vinna på att förändra de grundläggande värderingarna inom transportsystemet såsom bättre säkerhet, miljö och tillgänglighet.⁵⁰

Till skillnad från propositionen adresseras risktagande på ett sätt som medger problematiseringar av hur maskulina förarsubjekts bilkörning utgör ett hot mot medtrafikanters välbefinnande i trafiken. Om nollvisionen grundas i att det inom transportsystemet finns en samstämmighet om att alla strävar mot det gemensamma målet ökad trafiksäkerhet, finns här utrymme att problematisera och beköna sådana antaganden. Värderingar som genomsyrar transportsystemet sätts både i relation till ”ett manligt synsätt” som är i behov av förändring och att maskulina förarsubjekts risktagande innebär ett hot för andra trafikanter.

[...] Mäns trafikbeteende har ofta varit skadligt för transportsystemet och samhället. Trafik är ett socialt system, vi ska dela på en yta, utan att hota varandra och viktiga värden i samhället. För att det ska fungera måste alla inordna sig och främja ett långsiktigt hållbart system.⁵¹

Mäns risktagande hänger samman med synen på sig själva som självständiga individer som bara inordnar sig när de själva vill medan kvinnor har en större förmåga att tänka kollektivt och inordna sig [...].⁵²

Med jämställdhetsdiskursens hjälp diskuteras maskulina förarsubjekts trafikbeteende som ett problem och hot för andra och för samhället, men det görs inom ramen för dess könsdikotoma uppdelning. Kategorin män kopplas samman med stereotypa maskulinitetsideal om att inte följa trafikregler, något som ifrågasätts eftersom de inte längre anses gångbara för ett hållbart trafiksystem. Kategorin kvinnor positioneras däremot som säkrare trafikanter vilka visar hänsyn och inordnar sig i vad trafiksystemet kräver för att inte andras säkerhet ska hotas i trafiken. Feminina förarsubjekt tillskrivs därmed ett positivt laddat synsätt

på trafikpolitik och säkerhet i relation till maskulina vilka istället positioneras som oförmögna att inordna sig i trafiksystemets kollektiv. Trafiksäkerhet uppnås genom att låta ”kvinnors värderingar” dominera, och förändra, den traditionellt mansdominerade transportpolitiken för att åstadkomma ett hållbart transportsystem.⁵³

I rapporten framkommer också motstridiga problemrepresentationer relaterade till betydelse som jämställdhet kan ha för trafiksäkerheten. Exempelvis är det oklart vad som bör läggas i ”ett kvinnligt synsätt”, snarare utgör detta något som anses vara i behov av att preciseras närmare och ges ett konkret innehåll.⁵⁴ Också positioneringen av feminina förarsubjekt som säkra bilförare är i gungning, vissa kvinnors risktagande beskrivs närma sig mäns. Körvana och kör-tid lyfts fram som minst lika viktigt att väga in som kön, något som problematiserar jämförelser mellan hela gruppen kvinnor och män.⁵⁵

Studier av gruppen kvinnor och män som kör regelbundet och ofta visar att deras beteende och inställningar blir mer lika. De upplever sig som kompetenta förare med god reaktionsförmåga och tar därmed också större risker.⁵⁶

Jämställdhetsdiskursens två enhetliga kategorier problematiseras därmed både i relation till ålder, exponering och till körvana. I *Res Jämt* tillskrivs feminina förarsubjekt framförallt en socialt orienterad, inordnande och säker körpraktik, men rymmer även riskfyllda körpraktiker som associeras till överskattning av egen körförmåga

- en praktik som traditionellt förbehållits maskulina förarsubjekt. Kategoriseringen av maskulina förarsubjekt som de farliga

**Kategorin kvinnor positioneras däremot som säkrare trafik-
anter vilka visar hänsyn och
inordnar sig i vad trafiksystemet
kräver för att inte andras
säkerhet ska hotas i trafiken.**

och feminina som de säkra bilförarna utmanas därmed, samtidigt som feminina förarsubjekts risktagande artikuleras som avvikelser.

Problemet med kvinnor som kör som män

En av Vägverkets många insatser för att nå Nollvisionen, förutom att bygga och underhålla vägar, är att ge ut populärt hållna informationsmaterial som vänder sig till den allmänna vardagstrafikanten. Artikeln ”Kvinnor kör allt mer som män”, som specifikt fokuserar kvinnors ökade risktagande i trafiken, är hämtad från Vägverkets informationsblad *Vintergatan*. Den relativt korta artikeln utgör del av uppslaget ”Han och hon i trafiken”, där en attitydundersökning om trafiksäkerhet och miljö redovisas uppdelat på kön, illustrerad av en bild på en man och en kvinna vända mot varandra på var sin sida om uppslaget. ”Kvinnor kör allt mer som män” är förlagd i underkant av uppslaget och kan sammanfattas i tre teman. Det första temat representerar

”problemet”, kvinnors sätt att köra medför bristande trafiksäkerhet, det andra temat utgör en ”problematisering” av problemet, och det tredje anför en ”lösning” på problemet. De tre nedanstående passagerna utgör artikeln i sin helhet förutom intervjupersonernas namn.

Se upp – allt fler kvinnor kör som män! Antalet kvinnliga bilförare som är inblandade i olyckor har ökat de senaste 20 åren. Visserligen har antalet kvinnliga bilförare ökat, men undersökningar som gjorts i ett flertal länder visar att deras attityder och riskbedömningar i trafiken har förändrats. Fler bryter mot hastighetsgränserna och tar risker. Dessutom har antalet kvinnliga förare som kör rattfulla sexdubblats under samma period.⁵⁷

Medielogiken, att uppmärksamma det oväntade hellre än det väntade, gör att det stabila och ”gamla” problemet, att det oftast är män som kör riskfyllt, förutsätts vara allmänt känt. Slagkraften i budskapet ligger i att uppmärksamma kvinnors förändrade körpraktiker. Mäns tas för givna.

I nästa del av artikeln, problematiseringen av problemet, kopplas de kulturella länkarna mellan bil, status, makt och ”manlighet” ihop.

Att man kopplar ihop bil och ”manligt” är en del av problemet. ”Manligt” är en del av problemet. ”Manligt” har högre status än ”kvinnligt”. Då man kör bil innebär det att man ska vara tuff, orädd och ta för sig.⁵⁸

Problematiseringen konstruerar farlig bilkörning som ett fenomen som bör förstås inom ramen för ojämlika maktrelationer, en effekt av sociala och kulturella föreställningar där ”manligt” tillräknas högre status än ”kvinnligt” trots dess negativa effekter. Problematiseringen säger samtidigt att feminina förarsubjekt både kan och gör farlig bilkörning av samma anledningar som maskulina förarsubjekt, nämligen därför att det är förknippat med status att köra häftigt och riskfyllt. Den symboliska relationen mellan män-maskulinitet-riskfylld bilkörning sätts med andra ord ur spel, farlig bilkörning är inte längre något som bara är förbehållet män, utan även kvinnor.

Den sista delen av artikeln anför en ”lösning” på problemet ökat risktagande i trafiken.

Vi underblåser alltid antimachokulturen [sic.] och där tycker jag vi har kommit en bra bit på väg. Det som skiljer män från kvinnor i trafiken är att kvinnor har ett mer socialt orienteringssätt. Det är inte förmågan som är avgörande utan att i stället se trafiken som ett socialt system där det gäller att handla på ett schysst sätt för att få det att fungera. Och det är ju det kvinnor är bra på.⁵⁹

Lösningen på problemet kan förstås bestå av två delar. Den första delen av lösningen berör hur Vägverket motverkar en så kallad ”machokultur”: den andra berör hur feminina förarsubjekt uppför sig i och relaterar till trafiken, samt hur de *bör* bete sig. Vad gäller den första delen av lösningen,

motverkandet av ”machokultur” kopplas implicit till feminina förarsubjekt, den beskrivs även som ”alltid” pågående och att detta arbete ligger i ett relativt sent skede.⁶⁰ Lösningen på problemet män som kör farligt är uppnådd i en snar framtid, eftersom ”vi har kommit en bra bit på väg”. Detta uttalande genomsyras av en modernistisk framstegssyn, något som kan ifrågasättas genom att undra: hur då ”lång väg”? Från vilkas perspektiv har ”vi” kommit långt och innebär detta att problematiseringar av hur män-maskulinitet-riskfylld bilkörning hänger samman snart inte kommer att behöva göras?

Följden av hur problemet och problematiseringen representeras innebär att lösningen inte längre förhåller sig till maskulina förarsubjekt. Lösningen till problemet placeras istället någon annanstans, nämligen till hur feminina förarsubjekt bör förhålla sig till trafik. Lösningen syftar visserligen till att förbättra det sociala ansvarstagandet i trafiken, men konstrueras som något för kvinnor: ”det är ju det kvinnor är bra på”. Den symboliska relationen män-maskulinitet-riskfylld bilkörning återställs. Trots att positionen farlig bilförare först presenterades som tillgänglig för både feminina och maskulina förarsubjekt är lösningen normativ, trafik som ett socialt system görs beroende av att feminina förarsubjekt slutar att praktisera ”macho” bilkörning och fortsätter köra ”på ett schysst sätt för att få det att fungera”.

Sammanfattningsvis, i propositionen konstateras – men problematiseras inte närmare – att det främst är män vars sätt att köra bil som förhindrar nollvisionens ambition om ett säkrare trafiksystem. De diskursiva effekterna av att på ett könsneutralt sätt tala om ”förare”, ”bilister” eller ”trafikanter” är motstridiga eftersom det medför att maskulina förarsubjekt endast implicit framstår som problematiska, explicita riskkategorier konstrueras istället kring ålder, där ung ålder görs till det huvudsakliga problemet. Handlingsutrymmet för att förbättra säkerheten tillskrivs systemutformarna. När nollvisionen som diskurs rekryterar argument ur jämställdhetsdiskursen öppnas möjligheter att problematisera maskulina förarsubjekts risktagande i *olika* åldrar och kroppar länkat till föreställningar om maskulinitet samt att ett ”manligt synsätt” präglar svenskt trafiksäkerhetsarbete. Utrymme skapas därmed för att kräva förändring av vad som traditionellt utgjort mer eller mindre acceptabla förhållningssätt för män i trafiken. I *Vintergatan* tillskrivs dock främst feminina förarsubjekt indirekt ansvaret för ett socialt ansvarstagande i trafiken. Kort sagt, om nu inte män inordnar sig i nollvisionens etiska mål om

Den symboliska relationen mellan män-maskulinitet-riskfylld bilkörning sätts med andra ord ur spel, farlig bilkörning är inte längre något som bara är förbehållet män, utan även kvinnor.

ett trafiksäkert resande bör åtminstone kvinnor göra det för att inte underminera ett modernt trafiksystems hållbarhet.

Avslutande diskussion

Nollvisionen kan karaktäriseras som ett nytt trafiksäkerhetsparadigm för ett hållbart och modernt transportsystem där kön utgör en viktig dimension, både som problem och lösning. Om jag med hjälp av Bacchi kunde ringa in vad som i nollvisionsdiskursen görs till problemet, och till viss del hur detta görs, kvarstår att diskutera på vilka sätt det är problematiskt ur ett könsperspektiv.

Mot bakgrund av nollvisionens mål att avsevärt minska antalet döda och svårt skadade i trafiken framstår det som positivt att mäns riskfyllda körpraktiker synliggörs och problematiseras explicit, inte minst att föreställningar om maskulinitet, risktagande samt att en manlig norm uttalas som ett hinder för nollvisionens mål. Ur detta perspektiv uppvisar nollvisionen som diskurs både viss könsmedvetenhet och benägenhet att utmana vad som traditionellt anses vara acceptabla förhållningsätt för män i trafiken.

Det förefaller dock problematiskt att inte detta tillåts genomsyra diskursen om nollvisionen på ett mer omfattande sätt, istället producerar nollvisionen som diskursiv apparat även andra diskurser, främst knutna till ålder och femina förarssubjekt. Detta är problematiskt eftersom det möjliggör en dominerande diskurs där problemet omformuleras som främst uppburna av kategorin unga eller som en följd av ett alltmer jämställt samhälle där kvinnor tar efter praktiker traditionellt förbehållna män. Det är inte minst motsägelsefullt att dels artikulera maskulina förarssubjekts körpraktiker som problem och dels vända problemet upp och ner genom att som i fallet *Vintergatan* lägga ansvaret för trafiksystemets hållbarhet hos feminina förarssubjekt. Det

Mot bakgrund av nollvisionens mål att avsevärt minska antalet döda och svårt skadade i trafiken framstår det som positivt att mäns riskfyllda körpraktiker synliggörs och problematiseras explicit, [...]

föreligger uppenbara problem för nollvisionsdiskursen att hantera kön som föränderligt, i process och som görande på ett annat sätt än som komplementära kategorier trots att det som i *Res Jämt* finns en uttalad ambition om att komma bortom könsdikotomierna till förmån för mer komplexa analyser. När kvinnor ”kör allt mer som män”, blir det ett problematiskt uttryck för ökad jämställdhet, med den diskursiva effekten att mäns risktagande återigen tenderar att normaliseras.

Mobilitetsforskaren Jörg Beckman har formulerat bilismen som beroende av att dess problem förnekas, dagens bilism ”fungerar” just på grund av att trafikolyckor normaliseras som tragiska undantag.⁶¹ Det tycks förhålla sig på liknande sätt med problemet män i trafiken. Nollvisionens etiska ställningstagande innebär visserligen att ifrågasätta trafikolyckor som normalitet, ingen ska behöva dö eller allvarligt skadas i den svenska trafiken. Nollvisionen tar därmed fasta på att bilkörning inte är ett autonomt projekt för enskilda (manliga) bilister, skapandet av trafik är i högsta grad ett socialt spel sammanlänkat med en mängd aktörer som delar ansvar för att det ska fungera. Nollvisionen är en satsning som tar trafikdöden på allvar, men övertygelsen om att det går att hantera en av bilismens inneboende antagonismer – bilismens möjliga ”omöjlighet” – ställs på sin spets med det problematiska maskulina förarsubjektet. Trots nollvisionens ambitiösa målsättning visar denna studie att maskulina förarsubjekt inte nödvändigtvis behöver artikuleras som problematiska för den bristande trafiksäkerheten, trots att systemets hållbarhet hotas. I nollvisionen som diskursiv apparat fungerar istället kvinnors ökade risktagande som ett bränsle för att ”rena” bilistens symboliska manskön från bilismens omöjlighet, bristande trafiksäkerhet.

I förlängningen blir en sådan problemrepresentation också problematisk i relation till var ansvar för att ”lösa” problemet förläggs. Analysen visar att ansvar kan förläggas till såväl maskulina som feminina förarsubjekt medan en till synes könsneutral ”trafikant” riskerar undgå ansvar då dessa enligt nollvisionens filosofi inte längre är aktiva risktagare utan, som trafiksäkerhetsforskaren Beate Elvebakk påpekar, passiva offer för förövaren ”trafiksystemet”.⁶² Systemperspektivet medför att ansvar förläggs till nätverk eller system, där olyckor snarare är att betrakta som effekter av en mängd relationer mellan subjekt och objekt snarare än ”någons fel”, något som ställer krav på hur denna vidgade syn på agens och ansvar hanteras. Ur detta springer inte någon enkel lösning. Men, det förefaller nödvändigt att skapa utrymme för att synliggöra både mäns och kvinnors risktagande som problematiska. Nollvisionen som diskurs måste kunna relatera till vad trafiksystemet möjliggör när det gäller riskfyllda praktiker i motorfordon, något som kräver uttalad problematisering, inte implicit normalisering, av hur föreställningar om maskulinitet möjliggör för främst maskulint förkroppsligade förarsubjekt farliga körpraktiker samtidigt som bara vissa förarsubjekt definieras ut som problemet. Att förstå hur relationer mellan kön, identitetskapande och rörelseteknologier hänger samman med känslor, passioner och kroppsliga upplevelser av bilen och bilkörning, utgör enligt min mening viktiga framtida nycklar för att förstå hur könat risktagande i bil konstitueras - och därmed även kan komma att utmanas.

Noter

- 1 Tack till forskarnätverket aktörer, samhälle och transporter (FAST), särskilt Tora Friberg, Jane Summerton och Mats Brusman för kommentarer och läsningar av tidigare utkast av denna artikel. Jag vill även tacka för värdefulla kommentarer av refereegranskare och TGVs redaktion.
- 2 Vägverket: *Den goda resan, Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015*, Vägverket 2003, s. 17.
- 3 <http://www.ntf.se/Tidning/default.asp?display=print&ReclD=34051>.
- 4 <http://www.ntf.se/Tidning/default.asp?display=print&ReclD=22131>.
- 5 Jonas Anshelm: *Rekordårens tbc. Debatten om trafiksäkerheten i Sverige 1945-1965*. Tema T rapport nr 44, Tema Teknik och social förändring, Linköpings universitet 2005.
- 6 Se Marie Nordberg: *Jämställdhetens spjutspets? Manliga arbetstagare i kvinnoyrken, jämställdhet, maskulinitet, femininitet och heteronormativitet*, Arkipelag 2005.
- 7 NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande): "Manliga förare ett stort trafiksäkerhetsproblem", NTF 2007, *Res jämt – Tankar kring ett jämställt transport-system*, Vägverket 2005.
- 8 Claes Tingvall och Narelle Haworth: "Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility", Monash University Accident Research Centre. Paper presenterat vid 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 september 1999.
- 9 Se exempelvis, Merritt Polk: *Gendered Mobility, A study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*, Göteborg University 1998, SIKA: *Så reser kvinnor och män*, Stockholm 2002, Res Jämt 2005, Karin Svensson Smith, Karin Thorborg och Gunnar Lind: *Makt i trafiken*, Vänsterpartiet 2005, Tanu Priya Uteng och Tim Cresswell (red.): *Gendered Mobilities*, Ashgate 2008, *TRANSGEN: Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies, Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*, University of Copenhagen 2007.
- 10 Se exempelvis, Maud Eduards: *Förbjuden handling*, Liber 2002, Ulrika Dahl: "Scener ur ett äktenskap: Jämställdhet och heteronormativitet", *Queersverige*, Don Kulick (red.), Natur och Kultur 2005.
- 11 Prop. 2003/04:160, *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*, Vägverket: *Vintergatan* (versionen för region Stockholm), Vägverket 2005, Res Jämt, 2005.
- 12 Vägverket, 2003.
- 13 NTF: *What does NTF think?* NTF's policy 2006-2007, www.ntf.se, 2007-04-02.
- 14 NTF, 2007.
- 15 Olyckor med oskyddade trafikanter där män i ålder 20-24 är inblandade uppgick 2002 till 49 dödade och 218 svårt skadade, motsvarande siffra för kvinnor i samma ålderskategori var 4 dödade och 65 svårt skadade. Res jämt, 2005, s. 22, 63.
- 16 Svensson Smith, Thorborg och Lind, 2005.
- 17 Polk, 1998.
- 18 Ulf Mellström: "Machines and masculine subjectivity. Technology as an integral part of men's life experiences", *Men and Masculinities*, vol. 6, 2004:4, Christer Eldh: "'Remember, all racing at own risk!' - föreställningar om risk och teknik i konstruktionen av maskulinitet", *Fronesis*, vol. 8, 2001:4.
- 19 Mellström, 2004.
- 20 Polk, 1998.
- 21 Eldh, 2001, s. 45.

- 22 Carol Lee Bacchi: *Women, Policy and Politics, the construction of policy problems*, Sage 1999.
- 23 Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land och Matthew Paterson (red.): *Against Automobility*, Blackwell 2006.
- 24 Mimi Sheller: "Gendered Mobilities, Epilogue": *Gendered Mobilities*, Tim Cresswell och Tanu Priya Uteng (red.), Ashgate 2008.
- 25 John Whitelegg och Gary Haq: *VISION ZERO: Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Serious Injuries*, The Stockholm Environment Institute 2006.
- 26 Se exempelvis Mikael Jonasson: *The Creation of Places in Traffic through Performative Action*, University of Gothenburg 2000, Satu Heikkinen: *Att köra eller inte köra: Hur de äldre, åldrande och bilkörning har diskuterats i svensk transportpolitik*, Uppsala Universitet 2008.
- 27 Maria Eriksson: "Den onda och den normala fadersmakten? Fäders våld i svensk offentlig politik", *Tidsskrift för kvinnoforskning* 2005:2.
- 28 TRANSGEN, 2007.
- 29 Transportpolitikens mål, <http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/04/5bf743c4.pdf>, 17 mars 2009.
- 30 Med anledning av detta fick transportpolitiken ett sjätte delmål, vilka fram till maj 2009 var: tillgängligt transportsystem, hög transportkvalité, säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I och med att regeringen antog propositionen "Mål för framtidens resor och transporter, prop 2008/2009:93", ersattes de sex delmålen av två jämbördiga mål, ett funktionsmål "Tillgänglighet" samt ett hänsynsmål "Säkerhet, miljö och hälsa". Funktionsmålet utgår från begreppet tillgänglighet, transportsystemets utformning, funktion och användning ska enligt detta mål medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet. Det ska även vara jämställt och likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Utformningen av transportsystemet ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, det ska också bidra till att miljö kvalitetsmål och att ökad hälsa uppnås.
- 31 Prop. 2001/02:20, *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart samhälle*.
- 32 Se exempelvis Nordberg, 2005, Dahl, 2005.
- 33 Res Jämt, 2005, s. 26.
- 34 Res Jämt, 2005, s. 11.
- 35 Res Jämt, 2005.
- 36 Se not 30.
- 37 Res Jämt, 2005, Prop. 2005/06:160: *Moderna transporter*, Prop 2008/2009:93: *Mål för framtidens resor och transporter*.
- 38 Analysen berör främst kapitel 1-9 där trafiksäkerhetsproblem och förmodade lösningar beskrivs.
- 39 Beate Elvebakk: "Vision Zero: Remaking Road Safety": *Mobilities*, vol. 2, 2007:3.
- 40 Prop. 2003/04:160.
- 41 Prop. 2003/04:160, s. 29.
- 42 Elvebakk, 2007, s. 429.
- 43 Lena Levin och Sonja Forward: Systemutformares syn på det delade ansvaret för trafiksäkerheten, Rapport 578, VTI 2007, Sonja Forward: *Driving Violations, Investigating Forms of Irrational Rationality*, Department of Psychology, Uppsala University 2008.
- 44 Prop. 2003/04:160:31.
- 45 Elvebakk, 2007.

- 46 Se även Heikkinen, 2008.
47 Res Jämt, 2005, s. 27.
48 Res Jämt, 2005, s. 27.
49 Res Jämt, 2005, s. 20, 21, 28.
50 Res Jämt, 2005, s. 28.
51 Res Jämt, 2005, s. 28.
52 Res Jämt, 2005, s. 27.
53 Res Jämt, 2005, s. 28.
54 Res Jämt, 2005, s. 28.
55 Res Jämt, 2005, s. 19.
56 Res Jämt, 2005, s. 25.
57 Vägverket, 2005, s. 12-13.
58 Vägverket, 2005, s. 12-13.
59 Vägverket, 2005, s. 12-13.
60 Det är även viktigt att uppmärksamma vilken maskulinitet som adresseras när en "machokultur" konstrueras som problematisk. Refererar uttalandet till en stereotyp syn på sydeuropeisk machokultur hellre än en stereotyp svensk maskulinitet? I fallet ovan utgör machomaskulinitet en beteckning på överdriven maskulinitet, något som därmed inte betecknar en eftersträvandsvärd maskulinitet i relation till trafiksäkerhet.
61 Jörg Beckmann: "Mobility and Safety", *Theory, Culture & Society*, vol. 21, 2004:4/5.
62 Elvebakk, 2007, s. 437.

Nyckelord

Kön, maskulinitet, trafiksäkerhet, nollvisionen, jämställdhet, policy.

Dag Balkmar

Tema Genus

Linköpings universitet

581 83 Linköping

dag.balkmar@liu.se