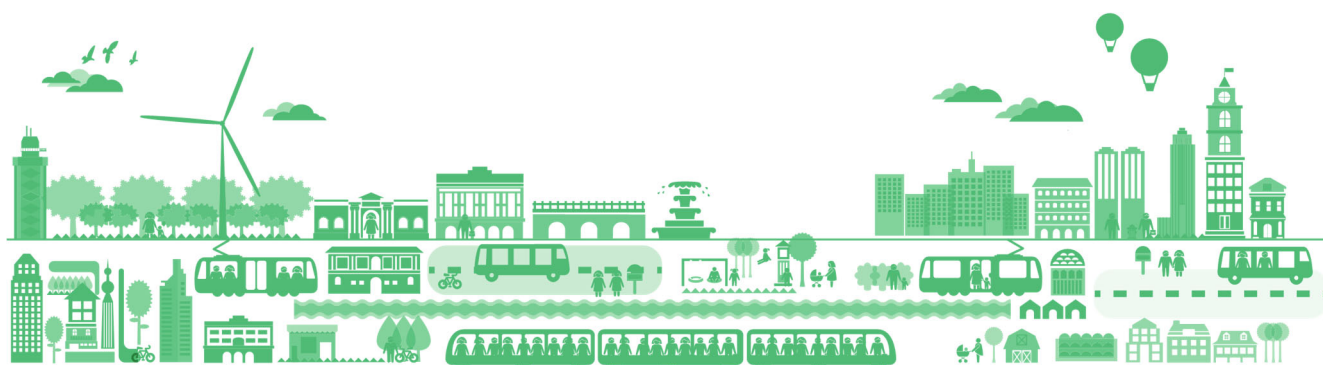




K2 OUTREACH 2019:3

Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling

Lena Winslott Hiselius, Lena Smidfelt Rosqvist, Annica Kronsell
& Christian Dymén



ISBN: 978-91-985495-7-7
Datum: november 2019
Tryck: Media-Tryck Lund

K2 OUTREACH 2019:3

Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling

**Lena Winslott Hiselius, Lena Smidfelt Rosqvist, Annica Kronsell
& Christian Dymén**

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning.....	4
1. Introduktion	6
1.1. Jämställdhet – en del av det transportpolitiska målet.....	6
1.2. Jämställdhetsarbete kräver kunskap som beskriver och problematiserar.....	6
1.3. K2-projektet och luckan det fyller	8
2. Jämställdhetsperspektiv i transportsektorn – vad säger forskningen	9
2.1. Beteendeskillnader.....	9
2.2. Skillnader i värderingar & attityder	12
2.3. Maktfördelning ligger inte enbart i representation	13
3. Hur ser det ut med representationen i transportsektorn?.....	14
3.1. Representation på nationell och kommunal nivå.....	14
3.2. Representation i olika beslutsgrupper kopplade till kollektivtrafik	16
3.2.1. Kartläggning	16
3.2.2. Analys av samband mellan kvinnlig representation och beslut	19
3.2.3. Slutsatser.....	19
4. Diskussion & slutsatser.....	21
4.1. Medvetandegöra och bryta normer	21
4.2. Svårt att veta hur besluten går till, vem som definierar och vem som har makt.....	21
4.3. Frågan om varför och konkretisering.....	22
4.4. Jämställdhet behöver tydliggöras i kollektivtrafikens uppdrag	23
5. Referenser.....	24

Förord

Denna rapport sammanfattar projektet Betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet. Projektet har drivits inom ramen för K2 under perioden september 2018 – augusti 2019.

Projektet har genomförts som ett samarbete mellan Lunds Universitet, Göteborgs Universitet samt Trivector Traffic.

Projektet har utförts av Docent Lena Winslott Hiselius (projektledare), Professor Annica Kronsell, tekn. dr Lena Smidfelt Rosqvist samt tekn. dr Christian Dymén.

Ett stort tack till David Lindh som under sin tid som praktikant vid Trivector hjälpte oss med en kartläggning av beslutsstrukturen i Sveriges regioner. Stort tack till Ella Rosqvist som outtröttligt sammanställt information om representation i regionala organ.

Lund, november 2019

Lena Winslott Hiselius

Projektledare

Sammanfattning

Att arbeta för ökad jämställdhet är att verka för att alla människor – kvinna som man – ska kunna forma sina liv som en grundläggande mänsklig rättighet. Det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt (möjligheter, rättigheter och skyldigheter) att forma samhället och sina egna liv vilket översatt till transportsystemet innebär samma makt att påverka transportsystemets utformning såväl som egna resor.

Jämställdhet är i hög grad en kunskapsfråga. Ett arbete för jämställdhet står på två olika ben, där det ena handlar om att med hjälp av mätbara faktorer skapa en tydlig bild av hur situationer och förhållanden ser ut idag, medan det andra problematiserar och granskar vilka normer och värderingar som ligger bakom dessa situationer och förhållanden.

När transportsektorn granskas framträder en sektor som har större genusskillnader än många andra sektorer och ett transportsystem som i huvudsak bygger på manligt kodade värderingar. Såväl val av persontransporter, attityder och värderingar till transporter som makt över beslut skiljer mellan män och kvinnor där män generellt använder och värderar teknik, fordon och uppifrånperspektiv högre och hållbarhet lägre än kvinnor generellt. Dessa skillnader har betydelse för kollektivtrafikens roll i transportsystemets hållbara utveckling.

Denna rapport sammanfattar kunskapsläget avseende i skillnader i beteende, värderingar, attityder och maktfördelning tillsammans med resultat från en studie av kvinnors och mäns deltagande som beslutsfattare (%) i den regionala transportplaneringen och dess kopplingar till kollektivtrafikens utveckling och roll i hållbarhetsomställningen. Kartläggningen omfattar vilket organ som formellt tar beslut avseende budget för transportsektorn, både generellt och specifikt för kollektivtrafik, i Sveriges 21 regioner. Bilden av den kvinnliga representationen i relevant organ (regionfullmäktige, regionstyrelse eller kollektivtrafiknämnd) visar att regionerna på liknande sätt som tidigare studier visat på kommunal nivå för transporter har lägre jämställd representation ju närmare den konkreta maktnivån man kommer.

Slutsatserna för hur transportsystemet kan göras jämställt är att det krävs ett intersektionellt perspektiv som inkluderar såväl olika gruppers perspektiv som ett nedifrånperspektiv på utformningen av kollektivtrafiken såväl som av transportsystemet i stort. Tidigare forskning har pekat på att myndigheter ofta saknar den kunskap som behövs för att göra transportsystemet jämställt och inget tyder på att det ser annorlunda ut regionalt. Exakt vilken kunskap som saknas är svårt att veta eftersom det ännu saknas studier som, oavsett nivå, tillräckligt detaljerat undersökt och analyserat hur dessa beslut går till, vem som förbereder och har makt över såväl problemformulering och generering av alternativ. Det krävs även förståelse för vad jämställdhet har för betydelse innan de metoder för hur jämställdhet kan integreras gör någon nämnvärd skillnad för transportsystems utformning.

En konkret åtgärd för ett mer jämställt transportsystem är att kollektivtrafiken får en tydlig roll i transportsystemets hållbarhetsomställning mot ett rättvisare och mindre miljöbelastande system. Det ger vikt åt såväl kvinnors generella resmönster som värderingar kring transportsystemets utveckling.

Avslutningsvis konstateras att det idag saknas forskning som specifikt studerar och ger råd för hur jämställdhet och hållbarhet ska integreras i den regionala planeringen – där kollektivtrafikens utveckling är central.

1. Introduktion

1.1. Jämställdhet – en del av det transportpolitiska målet

Att arbeta för ökad jämställdhet är att verka för att alla – kvinna som man – ska kunna forma sina liv som en grundläggande mänsklig rättighet. Det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt (möjligheter, rättigheter och skyldigheter) att forma samhället och sina egna liv.

I Sveriges transportpolitiska målformulering och precisering är det uttryckt som:

”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.”

Målformuleringen om jämställdhet har alltså två tydliga delar där den ena handlar om individens rätt att kunna välja sitt eget liv och den andra om rätten att påverka samhället. För transporternas del kan det översättas till att kunna påverka sitt eget resmönster och att kunna påverka utformningen av transportsystemet, vilket i förlängningen påverkar möjligheterna att välja resmönster.

1.2. Jämställdhetsarbete kräver kunskap som beskriver och problematiserar

Jämställdhet är i hög grad en kunskapsfråga. Jämställdhet handlar inte bara om jämn könsfördelning utan också om att uppmärksamma attityder, normer, värderingar och ideal som påverkar livsvillkoren för kvinnor och män inom samhällets olika områden. Ett arbete för jämställdhet står på två olika ben, där det ena handlar om att med hjälp av mätbara faktorer skapa en tydlig bild av hur situationer och förhållanden ser ut idag, medan det andra problematiserar och granskar vilka normer och värderingar som ligger bakom dessa situationer och förhållanden.

Idag väljer kvinnor och män olika transportmönster. En del av skillnaderna beror på dagens roller och ekonomiska fördelning av resurser. Det råder ännu på samhällsnivå dokumenterad ojämställdhet mellan könen avseende såväl inkomstnivåer, form av sysselsättning (hel/deltid), andel av hemarbete mm. Vissa av dessa skillnader har de senaste årtiondena sakta minskats. Fördelningen mellan betalt och obetalt arbete skiljer sig åt mellan män och kvinnor, där kvinnors totala arbete består av mer obetalt hushållsarbete. Detta har förändrats över tid. Sedan första gången SCB:s tidsanvändningsstudie genomfördes, 1990/1991, har kvinnor minskat sin obetalda arbetstid samtidigt som de har ökat sitt betalda arbete med ungefär en

halvtimme per genomsnittlig dag. Män har däremot minskat sin betalda arbetstid med mer än 30 minuter en genomsnittlig dag, samtidigt som de ägnar enstaka minuter mer åt det obetalda hemarbetet. Fördelningen har alltså jämnats ut över tid, men kvinnor gör fortfarande större delen av det obetalda arbetet [1]. Även om det i yngre generationer finns en tendens till utjämning kommer det att dröja många år innan äldre generationer fasats ut och nya in. Och därmed kommer även dessa stora skillnader i resmönster och användning av transportsystemet i stort bestå ännu många år.

Förändringar av skillnader utgör emellertid en knepighet. Om utformningen av transportsystemet å ena sidan utgår från dagens könsskillnader riskeras en cementering av dessa. Om utformningen av transportsystemet å andra sidan istället utgår från ett framtida samhälle med ett annat (jämfällt) mönster riskeras att de olikheter som de facto råder idag bortses från.

Även olika definitioner av jämfälldhet ger olika inriktning på trafik- och samhällsplanering. Olika tolkningar bygger genusidentiteter på olika sätt. Ett exempel är när planerare ser på jämfälldhet inom transportplaneringen som en fråga om trygghet för kvinnor. Dels är det en kraftig avgränsning av jämfälldhetsfrågan, dels cementerar det bilden av kvinnor som innehavare av vissa egenskaper som till exempel att vara rädd, och vice versa när det gäller män. Detta kan innebära att planerare försöker passa in jämfälldhet i de planeringsideal man redan har snarare än att låta olika perspektiv spela in i planeringen [2].

Att beskriva huruvida kvinnor och män har *samma makt* att påverka transportsystemets utformning är inte lika enkelt. Det finns fortfarande lite forskning att luta sig mot vad gäller att kvinnor och män faktiskt skulle besluta olika åtgärder även om de erfarenheter de för med sig skiljer sig åt. Våra beteende i såväl privatliv som yrkesliv styrs av olika normer där transportsektorn historiskt har en utpräglad maskulinitetsnorm [3], i en nyligen publicerad antologi om hur planering kan bli mer jämfälld beskrivs transportsektorn som en fortfarande manligt dominerad värld [4]. I en nyligen publicerad granskning och analys av könsrepresentation i relation till transportbeslut på kommunal nivå kunde konstateras att frågan är komplex och dessutom svår att mäta [5]. Resultaten från denna kommunstudie visar att representationen i politiska beslutsfattande organ tycks påverka normer som återfinns i olika policy-dokument även om representationen inte specifikt kan ses relaterade till hållbarhetsnormer. Det är emellertid tydligt att traditionella (främst tekniska) normer utmanas av hållbarhetsnormer i kommunerna med högre ambitionsnivå för ett hållbart persontransportsystem.

För ett jämfällt transportsystem krävs att:

1. Kvinnors och mäns resvanor väger lika tungt i planeringen.
2. Mäns och kvinnors inställning (attityder och värderingar) till utformning av transportsystemet tillmäts lika stor vikt.
3. Både kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen – från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av planer.

För att detta ska ske krävs såväl kunskap som vilja. Enbart jämfälld representation räcker inte även om den har ett egenvärde. En generellt hållen slutsats om representation är att tills dess att vi vet mer om skillnader i mäns och kvinnors agerande i beslutsställning är det minsta

som måste tillgodoses i besluts- och planeringsprocessen från tjänstemän till politiker att detta fördelas med lika fysisk representation, inte minst med argument om mänskliga rättigheter och demokrati.

1.3. K2-projektet och luckan det fyller

Denna Outreach är rapportering av ett K2-finansierat projekt som inkluderar även annan forskning som undersökt om myndigheters ambitioner, handlingar och beslut avseende utveckling av transportsystem och transportutbud har samband med kvinnors representation och normer i aktuella beslutsorgan. Parallellt med K2-projektet (*Betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet*) som fokuserat på den regionala nivån har ett större projekt (finansierat av Energimyndigheten) studerat dessa frågeställningar för svenska kommuner. Regioner och kollektivtrafikmyndigheter med deras betydelse för kollektivtrafikens roll i omställningen av transportsektorn är emellertid specifikt intressanta och via detta K2-projekt har inledande studier påbörjats.

K2-projektet har kartlagt kvinnors och mäns deltagande som beslutsfattare i den regionala transportsektorn och dess potentiella kopplingar till agerande avseende kollektivtrafikens utveckling och dess roll i hållbarhetsomställningen.

För att hitta kopplingar mellan beslut och vem som fattar dessa har vi kartlagt vilket organ som formellt tar beslut avseende budget för transportsektorn, både generellt och specifikt för kollektivtrafik i regionerna. Baserat på denna kunskap har den kvinnliga representationen i relevant organ (regionfullmäktige, regionstyrelse eller kollektivtrafiknämnd) kartlagts. Analyser har även gjorts för att undersöka samband mellan representation av kön i de beslutande organen och hållbarhetsutfall, något som visat sig lättare sagt än gjort. Resultaten från de regionala analyserna redovisas i avsnitt 3.2 och en ingående redovisning av de metodologiska svårigheterna redovisas i Winslott Hiselius et al. [37].

2. Jämställdhetsperspektiv i transportsektorn – vad säger forskningen

Transportsektorn är en sektor som har större genusskillnader än många andra sektorer. Det gäller inte minst i relation till framtiden och hållbar utveckling. Såväl val av persontransporter, attityder och värderingar till transporter som makt över beslut skiljer mellan män och kvinnor [6,7,8,9].

2.1. Beteendeskillnader

Skillnader mellan hur kvinnor och män reser är väldokumenterade. Men även skillnader i resmönster *inom* könen är stora och skiljer sig mycket beroende på ålder, inkomst och utbildningsnivå. Även om dessa skillnader är mycket större än de mellan könen, finns det genomgående och konstaterade skillnader mellan män och kvinnor som grupp när det gäller resande. Det gäller framför allt val av färdmedel och reslängder [10, 11]. Det finns också skillnader mellan könen i tillgång till olika resalternativ, till exempel har män oftare tillgång till bil [12, 13].

Det finns övergripande skillnader mellan hur långt män respektive kvinnor i genomsnitt förflyttar sig, trots att män och kvinnor utför ungefär lika många ärenden per dag. Skillnaden i reslängd beror helt på att män i genomsnitt reser betydligt längre med bil och flyg. För övriga färdssätt reser kvinnor och män ungefär lika långt per person och dag, Tabell 2-1. Att män och kvinnor reser lika långt med kollektivtrafik betyder dock inte att de har samma resmönster. Män reser färre men längre kollektiva resor och kvinnor i gengäld fler och kortare [14].

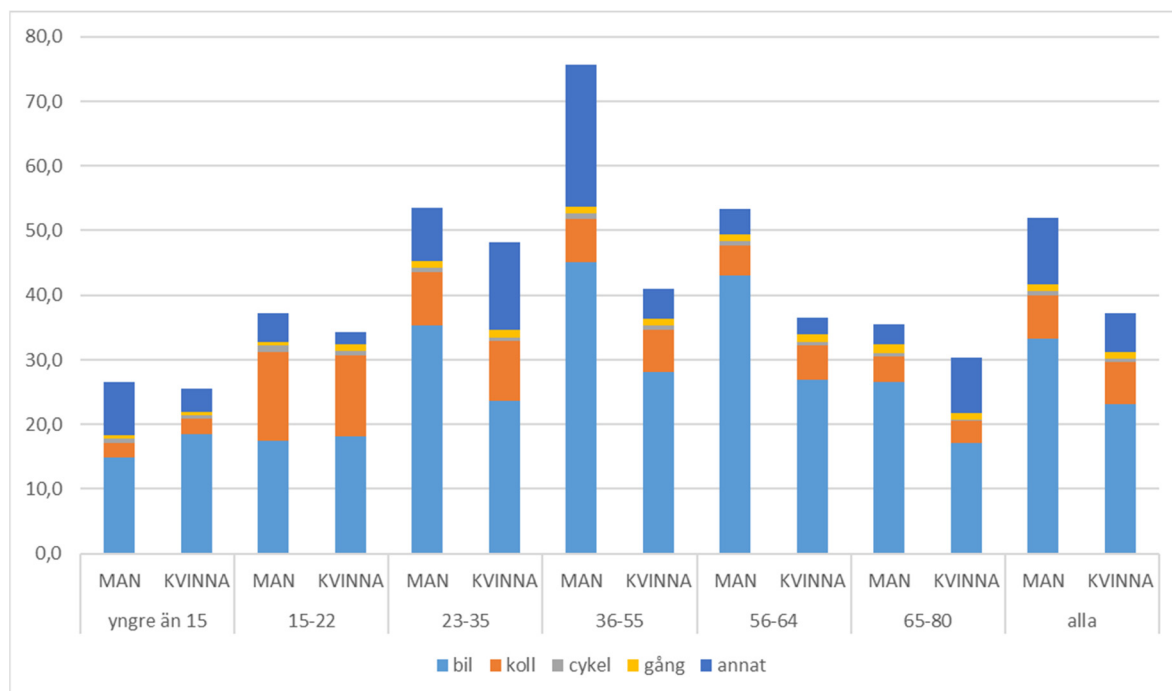
Skillnaderna mellan mäns och kvinnors transportarbete med bil finns i alla åldersgrupper, utom bland yngre (<22 år) där kvinnor reser längre totalt och för alla ärenden utom arbete/skola. Skillnaderna finns även i alla utbildningsnivåer både för biltransportarbete och totalt transportarbete som visas i Figur 2-1. Skillnaderna mellan hur män och kvinnor i singelhushåll spenderar sina resurser visar att män spenderar betydligt mer på just transporter och specifikt på bil [15] vilket illustrerar att dessa skillnader inte enbart handlar om fördelning av roller och uppgifter i ett gemensamt hushåll utan också om preferenser.

Män reser dessutom totalt längre för alla ärenden, även till exempelvis service- och inköpsresor. De ojämförligt största skillnaderna gäller emellertid tjänsteresande följt av pendlingsresande, **Figur 2-3**.

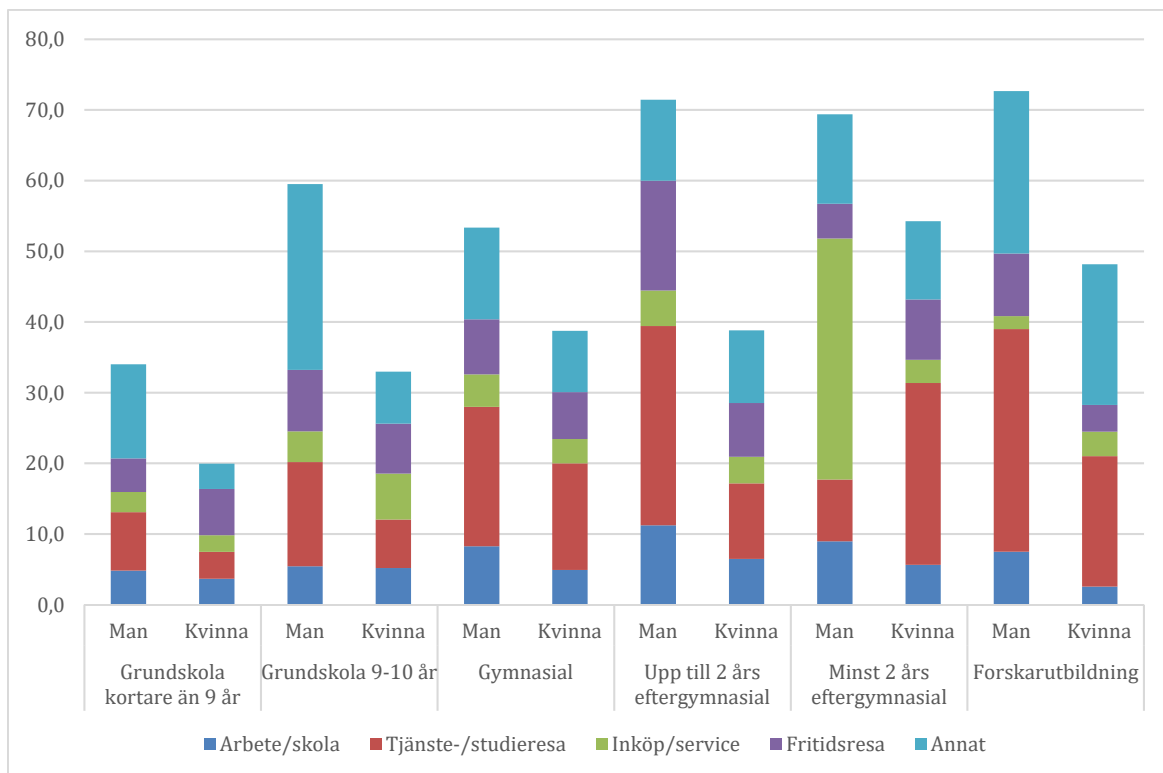
Tabell 2-1.

Genomsnittligt antal resta kilometer per person och dag uppdelat på färdmedel.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat	TOTALT
Män	33,20	6,62	,72	,92	12,68	54,14
Kvinnor	23,17	6,59	,50	1,06	8,15	39,47

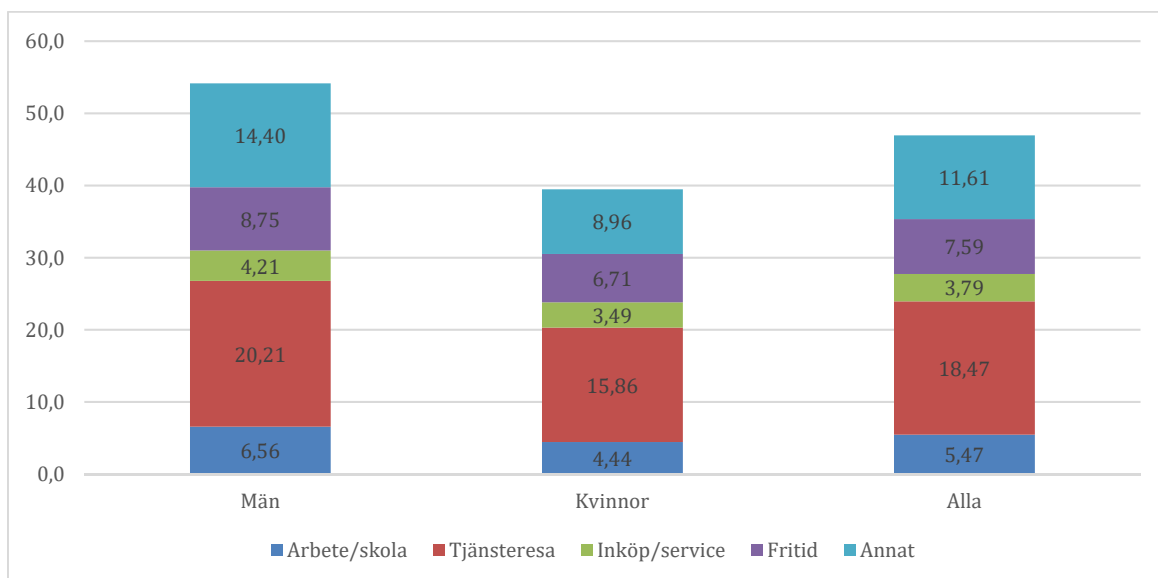
**Figur 2-1.**

Genomsnittligt antal resta kilometer per person och dag per färdssätt uppdelat på kön och ålderskategorier. Källa: RVU Sverige 2011-14.



Figur 2-2.

Genomsnittligt antal resta kilometer per person och dag per ärende uppdelat på kön och utbildningsnivå. Källa: RVU Sverige 2011-14.



Figur 2-3.

Genomsnittligt antal resta kilometer per person och dag uppdelat på ärende (alla färdmedel inkluderade).

Svenskarna reser i genomsnitt 47 km per person och dag varav 28 km med bil. Män reser i genomsnitt 37 % längre per dag än kvinnor och ännu lite längre (43 %) med bil [16]. Män gör oftare arbetsrelaterade resor jämfört med kvinnor, medan kvinnor oftare gör resor

kopplade till hushållet eller det så kallade obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor gör oftare flera ärenden under en resa, det vill säga har oftare komplexare resor (så kallade kedjeresor) än män [6, 12].

Män använder oftare bilen för sina resor, medan kvinnor oftare använder *olika* färdssätt jämfört med män och då oftare kollektivtrafik. För framtidens resande kommer troligen en minskning av skillnader mellan mäns och kvinnors resande [16, 17, 18]. En del av de skillnader som syns då genomsnitt för populationen jämförs beror på relativt sett större skillnader mellan mäns och kvinnors olika ekonomiska förutsättningar, olika bilinnehav och körkortsinnehav i äldre generationer. Bland dagens yngre har kvinnor i 20-årsåldern (och yngre) både högre utbildningsnivå och andel körkort. De använder även bil något mer än vad män i samma ålder gör, även om skillnaderna bland dessa yngre är små jämfört med skillnader på andra håll i äldre ålderskategorier (Figur 2-1).

2.2. Skillnader i värderingar & attityder

En del av de skillnader i resmönster som finns mellan män och kvinnor beror på roller i arbetsliv och hem, samt på skilda ekonomiska förutsättningar. Det finns dock skillnader i värderingar mellan kvinnor och män när det gäller resande som inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning, civilstånd etc. Till exempel värderar kvinnor miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör [6, 19, 20, 21]. Genomgående i litteratur som beskriver könsskillnader för transporter beskrivs hur kvinnor oftare ser andra transportalternativ än bilen, och också försöker använda dem [21, 22, 23].

En av de mest genomgående skillnaderna i attityder och värderingar kopplade till resandet handlar om hållbarhet. Kvinnor har ett uttalat mer hållbart färdmedelsval jämfört med män [6] i en storleksordning som skulle innebära att bilanvändningen skulle vara i nivå med vad som skattas som hållbart för målår 2050 om alla reste som kvinnor i snitt [20]. Bland förvärvsarbetande och högutbildade, visar en studie att män är mindre motiverade att ändra sina resvanor mot ett miljövänligare beteende än vad kvinnor är och det krävdes mer för att övertyga männen att ändra sitt beteende än kvinnorna [24]. En analys från 2007 av skillnader mellan kvinnor och män i Naturvårdsverkets återkommande undersökning om svenska folkets kunskap och attityd till klimatförändringar visade att skillnaden mellan könen var större för svaren gällande transportfrågor än för andra miljörelaterade frågor, som exempelvis reglering av temperatur inomhus och vid tvättning av kläder [6]. Av kvinnorna var 80 % villiga att minska sin bilkörning för att reducera koldioxidutsläppen medan samma andel av männen var 66 %. 75 % av kvinnorna och 53 % av männen var villiga att öka sin användning av kollektivtrafik. Naturvårdsverket har gjort senare undersökningar på samma frågor, den senaste från 2018, men inte redovisat några siffrerätta skillnader mellan mäns och kvinnors svar. Samma mönster som redovisades 2007 syns emellertid även 2018. Kvinnor tror i större utsträckning än män att klimatförändringarna kommer att påverka oss i Sverige och är mer positivt inställda till insatser för att bromsa klimatförändringarna och ändra sitt eget beteende. Studien utforskar även attityder gentemot olika klimatåtgärder och visar att kvinnor i högre grad kan tänka sig att vidta åtgärder som att samåka mer, köra bil långsammare, åka tåg istället för flyg (om det är möjligt) och ställa bilen till förmån för cykel eller elcykel jämfört med män. Kvinnor är också i större utsträckning mer positiva till att åka kollektivt, 38 procent, jämfört med män, 24 procent [25]. Det skulle vara intressant att efter de senaste årens klimatdebatt mer ingående undersöka om gapet i attitydskillnader ökat, minskat eller består.

Det finns en omfattande litteratur som betonar mäns starkare band till bilen och som diskuterar hur mobilitet och kön är oskiljaktiga och påverkar varandra på en rad olika sätt [26]. Mobilitet är starkt sammanflätat med våra vardagsliv, tillgänglighet och roller [27]. Män är generellt också mindre villiga att byta till andra färdssätt [23]. Enligt en rad forskare finns det en stark koppling mellan maskulinitet och transport, bilar och transportplanering där transport och ”teknik” ofta är associerade med traditionellt maskulina attribut och ideal [28]. Det finns även en koppling till aspekter kring risktagande och hastighet gällande maskulinitet och bilanvändning [29]. Tidigare forskning har t.ex. visat att kvinnor värderar trafiksäkerhet högre än män [30]. Även i populärkultur har resande historiskt framställts som ett manligt område och identitetsprojekt [31].

2.3. Maktfördelning ligger inte enbart i representation

Huruvida kvinnor har samma makt att påverka transportsystemets utformning som män är inte lika enkelt att fastställa. Det finns fortfarande mycket lite forskning att luta sig mot vad gäller att kvinnor och män faktiskt skulle besluta olika åtgärder för transportsystemet, även om de erfarenheter de för med sig (minst så länge samhället i övrigt inte är jämställt) skiljer sig åt. Forskning som undersökt kopplingen mellan kvinnlig representation i företagsledningar och dessa företags prestanda avseende hållbarhet [32,33] ger anledning att anta att det även skulle kunna finnas ett sådant samband för myndigheter och dessas hållbarhetsprestanda. Till det kan läggas att forskning som studerat normer relaterat till transportbeteende som bilanvändande [34] och mobilitet [35] såväl som miljömedvetenhet [12] visar att sådana normer inte är könsneutrala utan kopplade till maskulinitet [36].

Även om det enligt litteraturen är troligt att hållbarheten skulle öka med ökad jämställdhet i transportsektorn, är det svårt att hitta sådana statistiskt belagda samband [37]. Till dess att vi vet mer om mäns och kvinnors skilda agerande i beslutsställning är det minsta som måste tillgodoses i besluts- och planeringsprocessen från tjänstemän till politiker att makt fördelas med lika representation av kvinnor som män. Generellt har kvinnor, som ovan beskrivits, dock högre engagemang i miljö- och säkerhetsfrågor och visar en högre benägenhet till förändring.

Transportsektorn spelar en avgörande roll för hållbarhetsomställningen. Men trots att behovet av omställning av transportsektorn är stort är mycket av det som görs och de beslut som fattas för transportsektorn fortfarande baserat på traditionella maskulinitetsnormer och utgår från prognoser och ökad bilanvändning [38]. Samtidigt som de skillnader som finns på generell nivå mellan män och kvinnor kan ses som problematiska inger också de stora skillnaderna i beteende och värderingar hopp för transportsystemets klimatomställning, eftersom det visar att det är fullt möjligt att här och nu leva med ett mer hållbart transportbeteende.

Det är en självklar demokratifråga att jämställt inkludera kvinnor och män i utformningen av transportsystemet, men det är även en demokratifråga att inkludera hållbarhetsperspektivet på utformningen av transportsystemet eftersom kvinnor så tydligt värderar denna ännu olösta fråga betydligt högre. För transportsystemets klimatomställnings skull är det dessutom angeläget att ta tillvara alla möjligheter till ändrad inriktning – som till exempel att inkludera ett jämställdhetsperspektiv på utformning och beslut för transportsystemet. Det finns därmed en rad olika anledningar till att jämställdhet i och för transportsystemet bör ges resurser och legitimitet.

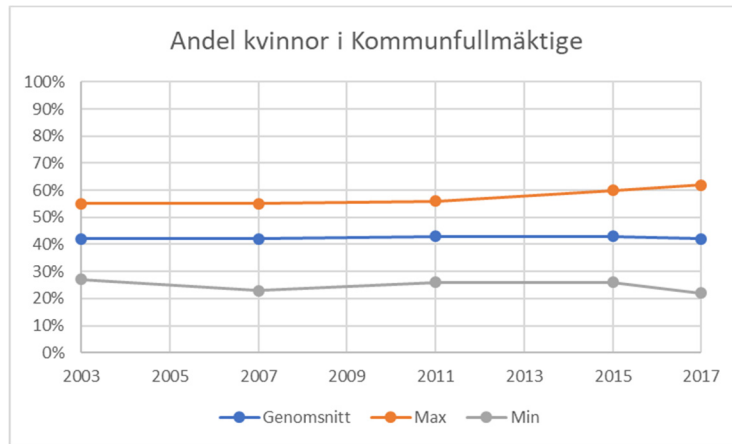
3. Hur ser det ut med representationen i transportsektorn?

Transportsystemets olika delar är sammanlänkade och beslut på alla olika nivåer påverkar helheten och de utfall som blir resultatet.

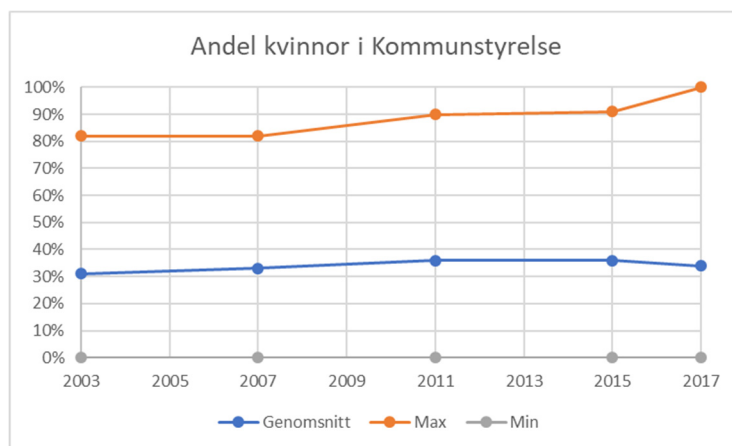
3.1. Representation på nationell och kommunal nivå

Transportsektorn har lägre andel kvinnor, jämfört med andra sektorer (till exempel energi- och miljösektorer) som arbetar med och fattar beslut som påverkar utsläpp av växthusgaser [39]. Samtidigt kunde en granskning av representation av kvinnor och män i processen för att ta fram de nationella och regionala åtgärdsplanerna för investeringar i transportinfrastruktur för 2010-2021 konstatera att det i just grupper för miljöbedömningar fanns en övervikt av kvinnor [40]. Även en studie av jämställdhets- och klimatarbetet i svenska transport- och tillverkningsföretag från 2016 visar bland annat att kvinnor har lägre representation i ledningen än genomsnittet för svenska företag. Medeltalet kvinnor i styrelserna inom svenska transport- och tillverkningsföretag var 15 procent jämfört med sverigesnittet på 29%, och av ordförande var endast 4 procent kvinnor och av alla vd:ar endast 7 procent kvinnor [41].

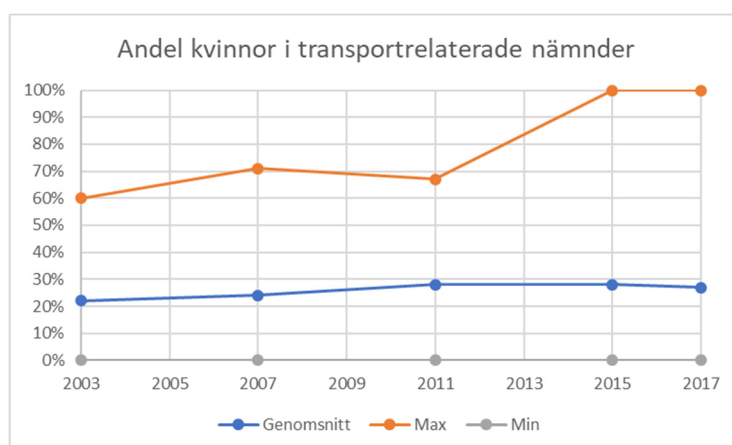
Vad gäller kvinnors representation i kommunala beslutsorgan återfinns en stadig, statistiskt signifikant ökning av kvinnors representation som ordinarie ledamot i Kommunstyrelse och transportrelaterade nämnder från 2003 till 2011 (Figur 3-2 och Figur 3-3), medan den kvinnliga representationen i Kommunfullmäktiges har varit stabil, Figur 3-1 [37]. I studien fanns dock ingen signifikant skillnad i kvinnors representation från 2011 till 2015. Kvinnors representation minskade – statistiskt signifikant – från valet 2015 fram till 2017 (period mellan val). Under den studerade perioden från 2003 till 2017 blev det visserligen fler kommuner som ökade representationen samtidigt som det fortfarande finns kommuner som helt saknar kvinnorepresentation.



Figur 3-1.
Diagram över kvinnors representation (ordinarie ledamot) i kommunfullmäktige

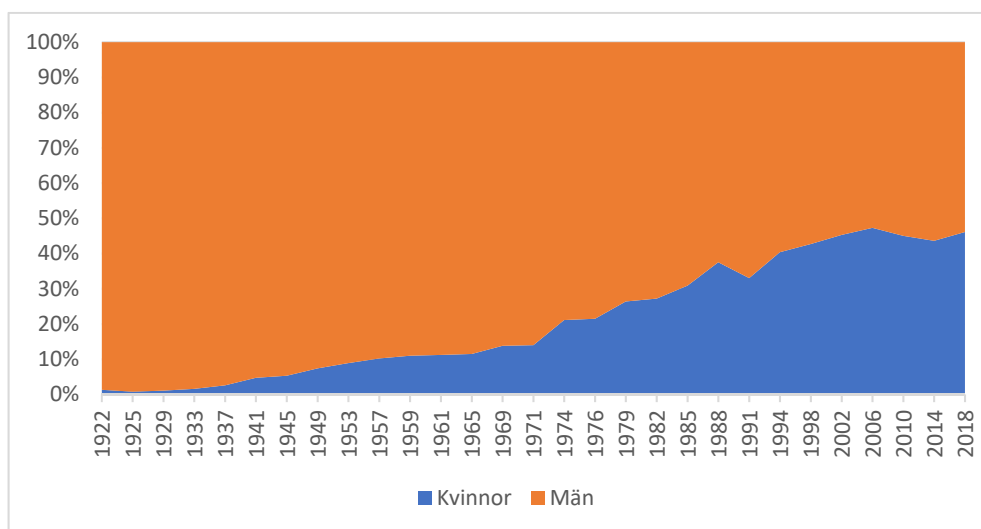


Figur 3-2.
Diagram över kvinnors representation (ordinarie ledamot) i kommunstyrelse



Figur 3-3.
Diagram över kvinnors representation (ordinarie ledamot) i kommunala nämnder där beslut kopplade till transportsystemet tas.

På nationell nivå indikerar trenderna likaså att kvinnors representation i riksdagen generellt sett ökat över tid, även om en stagnation och mindre tillbakagång skett sedan 2006, Figur 3-4. Riksdagen beslutar bland annat om de transportpolitiska målen, infrastrukturpropositioner och budgeten för det nationella målet för transportsystemet. En reflektion kring maktfrågan är att majoriteten av de beslut som lett fram till det ohållbara transportsystem vi har idag tagits då riksdagen bestått av en majoritet män, även om ingen – varken män eller kvinnor – haft samma kunskap vi har idag om de utmaningar klimatfrågan nu ställer oss inför.



Figur 3-4.

Diagram över kvinnors representation i Sveriges riksdag från 1922 till 2018. Egen figur baserat på statistik från SCB, 2019.

3.2. Representation i olika beslutsgrupper kopplade till kollektivtrafik

I K2-projektet *Betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet* har en kartläggning gjorts av kvinnors representation i beslutande organ på regional nivå samt en analys av samband mellan representationen och investeringsnivå till hållbara transporter.

3.2.1. Kartläggning

I studien har en kartläggning gjorts över kvinnors representation i organ relevanta för beslut kring kollektivtrafik, gång, cykel och en analys av dess koppling till andel av total budgeten som avsätts för gång, cykel och kollektivtrafik samt till kollektivtrafikproduktion (antal utbudskilometer/invånare). Studerade faktorer har även analyserats i förhållande till nyckeltal inhämtade ifrån SCB för regionen så som invånartäthet i regionen och regionens yttorlek.

Information om organisationsstruktur för att identifiera representation i relevanta beslutsorgan har samlats in genom skrivbordsstudier, internetsökningar och mejl-korrespondens som kompletteras med telefonintervjuer. I denna datainsamling har den förändrade organisationsstrukturen inom kollektivtrafikmyndigheterna de senaste åren utgjort en utmaning och gjort detta moment tidskrävande.

Data avseende representation i respektive region utgörs dels av representation av kvinnor i regionfullmäktige (eller motsvarande beslutande organ) och dels representationen av kvinnor i kollektivtrafiknämnden (eller motsvarande nämnd). I studien har även information om budget samlats in för kollektivtrafik inom respektive region samt fördelning av budget i Länstransportplanen (LTP) till hållbara transporter (kollektivtrafik, gång och cykel) samt statistik avseende utbudskilometer av kollektivtrafik.

För regionernas årsbudget har information om den kvinnliga representationen i regionfullmäktige samt kollektivtrafiknämnd vid beslut om budgeten för 2017 samlats in. Insamlingen baseras på sammanträdesprotokoll över närvarande ledamöter när beslut om 2017 års budget i regionen tagit, och (om uppgifter finns) för ersättare. Denna statistik har samlats in från protokoll tillgängliga på respektive (dåvarande landsting) eller regions webbsidor. Representation av kvinnor i kollektivtrafiknämnden har skett på samma vis men där nämndens möte närmast innan eller efter fullmäktiges beslut om budget legat till grund för vilket protokoll som använts för insamlingen. Information har inte varit möjlig att ta fram för samtliga regioner. För årsbudgeten har andel kostnad för kollektivtrafikdrift av total kostnad för regionen under 2017 beräknats baserat på siffror från databasen KOLADA där statistik från kommuner och regionernas verksamheter sammanställs.

För LTP har information om den kvinnliga representationen i regionstyrelse eller beslutande nämnd vid beslut om budget för 2018-2029 använts. På motsvarande sätt har insamling skett av protokoll vid tillfället för beslut i fullmäktige (eller motsvarande beslutande organ) när fastställande av den regionala länstransportplanen 2018-2029 beslutades under 2017. För regionernas LTP har information om totalbudget och anslag till områden för kollektivtrafik, cykel och gång samlats in från dokument som finns tillgängliga via regionernas eller Trafikverkets webbsidor.

Resultatet från kartläggningen redovisas i tabell 3-5. I tabellen återfinns dels statistik gällande andel medel till kollektivtrafik, gång och cykel för regionbudget samt LTP samt statistik gällande den kvinnliga representationen i olika organ vid tillhörande budgetbeslut.

Resultatet avseende kvinnlig representation i organ relevanta för beslut om regionbudgeten (regionfullmäktige eller styrelse) visar på en genomsnittlig representation på 45% och en relativt liten variation mellan de olika regionerna. Genomsnittet för andelen kvinnor i kollektivtrafiknämnder är ungefär detsamma 40% men med en betydligt större variation mellan regionerna. Dalarna sticker ut med en kvinnlig representation på 100% i kollektivtrafiknämnden vid tidpunkt för beslut om kollektivtrafikbudgeten. Med denna observation borttagen blir medelvärdet 36%. De organ som är relevanta för beslut om LTP är ungefär desamma som för beslut om regionens budget varför resultatet avseende kvinnlig representation vid beslut om LTP budget för 2018-2029 är liknande.

Andel medel till kollektivtrafik i årsbudgeten respektive andel medel till hållbara transporter i LTP skiljer något. Variationen för andel medel till kollektivtrafik är relativt liten och de regioner med högst andel medel till kollektivtrafik är främst storstadsregioner eller närliggande. Här återfinns även regioner som är mer glest befolkade så som Värmland och Dalarna. Andelen medel till hållbara transporter i LTP visar på en större variation och det är svårt att se ett mönster i förhållande till typ av region.

Tabell 3-5.

Utfall/budget för region och Länstransportplan samt kvinnlig representation vid tillhörande beslut. Källa: KOLADA samt insamlad statistik.

Region	Budget Länstransportplan		Årsbudget Region			
	Beslut om budget 2018-2029		Budget 2018-2029		Beslut om budget 2017	
	Andel kvinnor i styrelse eller beslutande nämnd	Andel medel till hållbara transporter av total budget	Andel kvinnor i fullmäktige eller styrelse	Andel kvinnor i kollektivtrafiknämnd	Andel kostnad kollektivtrafik av total kostnad	Utfall 2017
Region Uppsala	53%	26%	37%	46%	13%	117
Stockholm läns landsting	69%	57%	42%	29%	13%	67
Region Västra Götaland	52%	28%	47%	33%	10%	84
Region Dalarna	52%	20%	59%	100%	7%	77
Region Värmland	46%	25%	35%	43%	7%	71
Region Östergötland	40%	46%	48%	31%	7%	61
Region Jönköpings län	46%	26%	49%	31%	6%	62
Region Kalmar	46%	16%	46%	40%	6%	82
Region Sörmland	40%	19%	50%	50%	6%	67
Region Blekinge	43%	14%	41%	33%	6%	62
Region Skåne	48%	55%	54%	45%	6%	57
Region Örebro	20%	32%	46%	29%	6%	62
Region Jämtland Härjedalen	47%	36%	42%	38%	6%	88
Region Västernorrland	47%	35%	44%		6%	52
Region Halland	47%	21%	46%		5%	65
Region Kronoberg	44%	12%	45%	60%	5%	57
Region Västmanland	51%	29%	53%	25%	5%	51
Region Gävleborg	49%	42%	31%	38%	5%	81
Region Västerbotten	28%	34%	42%	25%	5%	84
Region Norrbotten	33%	18%	33%		4%	68
Region Gotland	43%	25%	45%	17%	3%	46
Medel	45%	29%	45%	40%	7%	70
Max	69%	57%	59%	100%	13%	117
Min	20%	12%	31%	17%	3%	46

3.2.2. Analys av samband mellan kvinnlig representation och beslut

Projektet syftade även till att studera kvinnors representations eventuella påverkan på beslut om hållbara transporter. Medel avsatta för hållbara transporter har använts som indikator för regionens ambitionsnivå avseende främst kollektivtrafik men även gång och cykel. Antal utbudskilometer av kollektivtrafik per invånare används som indikator för utbudet av hållbara transporter.

Korrelationsanalysen av en eventuell samvariation mellan kvinnlig representation och avsatta medel till hållbara transporter respektive utbud av kollektivtrafik redovisas i Tabell 3-6. Resultatet visar inte på något signifikant samband. Det finns en högre korrelation mellan avsatta medel för hållbara transporter och kontextuella faktorer så som invånarantal och befolkningstäthet.

Tabell 3-6.

Skattade korrelationskoefficienter

	Andel kvinnor i fullmäktige eller styrelse	Andel kvinnor i kollektivtrafik-nämnd	Andel kvinnor i styrelse eller beslutande nämnd för LTP	Folk mängd	Landarea i km2	Invånare per km2
Utbudskm kollektivtrafik 2017/invånare	-0,37	0,22		0,04	0,24	-0,09
Andel kostnad kollektivtrafik av total kostnad	-0,05	0,12		0,66	-0,22	0,62
Andel medel till hållbara transporter av total budget i LTP			0,27	0,61	-0,07	0,58

3.2.3. Slutsatser

Det visade sig inte vara möjligt att visa några samband mellan representation av kvinnor i beslutande organ på regional nivå och de beslutade investeringar som inventerats. Litteraturen gör troligt att ett samband finns, men från de analyser vi gjort på såväl regional som tidigare på kommunal nivå [37] drar vi slutsatsen att djupare analyser krävs. Det är troligt att det är närmare såväl makt som i konkreta praktiska frågor som könskodade skillnader kan hittas/mätas [38, 42, 43]. Precis som för representationen i kommunala beslutsorgan sjunker representationen av kvinnor ju närmre de konkreta lösningarna de olika organen hanterar, Tabell 3-7.

Tabell 3-7.

Andel kvinnor i regionala politiska organ som tar beslut om regionala transportbudgetar och planer.

Politiskt organ	2019	2017
Regionalt organ (RS/RF beroende på beslutsordning) för beslut om LTP	46%	
Regionala kollektivtrafiknämnden		38%
Ordförande regionala kollektivtrafiknämnden		18%

Analysen kan alltså inte påvisa något samband mellan kvinnlig representation i politiska organ i regionen relevanta för beslut kring budget för hållbara transporter. Det har samtidigt varit mycket svårt att få en bild över beslutsstrukturen på regional nivå vad gäller beslut om medel för hållbara transporter, dvs vem som beslutar, vem som bereder etc.

Det finns således osäkerhet kring maktfördelningen mellan kollektivtrafiknämnd och regionfullmäktige/regionstyrelse vad gäller beslut om kollektivtrafikbudget. Det har även varit svårt att urskilja kollektivtrafiknämndens inblandning i beslut kring andel av LTP budget som avsätts för hållbara transporter. På pappret är det exempelvis regionfullmäktige eller regionstyrelse som tar beslut om regionens årsbudget samtidigt som kollektivtrafiknämnden ofta lämnar underlag och önskemål om önskade mängd medel. Det är dock osäkert om regionfullmäktige är det organ som har den reella makten över fördelningen av medel till kollektivtrafiken och hur könsrepresentationen ser ut för denna. I vissa regioner fick vi bilden av att kollektivtrafiknämndens önskemål om anslag för kollektivtrafiken inte ifrågasätts av regionfullmäktige/styrelse. Det kan alltså variera mellan regionerna om det är den kvinnliga representationen i kollektivtrafiknämnden eller regionfullmäktige/styrelse som bör studeras eller om det är en mindre presidiegrupp som innehar den faktiska makten, vilket försvårar analysen av eventuella samband.

En annan problematik då vi försöker fånga påverkan av kvinnlig representation i planeringen för hållbara transporter är osäkerheten kring betydelsen av representation på tjänstemannanivå respektive politiken. Är det så att för vissa typer av beslut är representationen på tjänstemannanivå mer betydelsefull? Föreliggande studie har fokuserat på den politiska nivån och i framtida studier är det relevant att studera den kvinnliga representationen så att såväl tjänstemannanivå som hierarkiska strukturer fångas.

Ytterligare en aspekt som inte fångats i studien är de eventuella könskodade normer som råder för den regionala planeringen och beslut avseende regionala medel till trafiksystemets olika delar.

4. Diskussion & slutsatser

4.1. Medvetandegöra och bryta normer

På grund av sina roller, livsmönster och ekonomiska förutsättningar har kvinnor idag i genomsnitt ett annat transportbeteende än män, med lägre bilanvändning och mer komplexa resmönster. Med ökat och bättre transportutbud av kollektiva färdmedel skulle kvinnors möjligheter att transportera sig, bosätta sig och på det sättet forma sina liv efter egna värderingar öka. I ett längre perspektiv, oavsett om vi nått en i övrigt jämställd samhällsstruktur, kommer samma formuleringar fortfarande att vara gällande ur ett jämlikhetsperspektiv. Ett ökat utbud av relativt sett likvärdiga alternativ till transporter ökar allas möjligheter att påverka sina val, oavsett tillgång till körkort eller tillgång till bil.

Det är viktigt att ett jämställdhetsperspektiv på utformningen av transportsystemet inte vattnar ur andra gruppers perspektiv. Ingen individ definieras helt och enbart av något av de två juridiska könen. Ett perspektiv som inkluderar olika gruppers perspektiv liksom ett nedifrånperspektiv på utformningen krävs för ett inkluderande och jämlikt – såväl som jämställt – transportsystem. Varje individ tillhör en variation av olika grupper och ingen är den andre helt lik. Individ, vardagsliv och tillgänglighet bör vara utgångspunkt och i centrum för planeringen [27].

Normer, vanor och sanningar som tas för givet styr vårt sätt att tänka och agera. De utgör en grundpelare i olika sektors syn på hur saker förhåller sig, vad som är rätt och rådande värderingar. Så även i transportsystemet där maskulinitetsnormer dominerar. Män som kvinnor socialiseras till rådande könskodade normer men vi påverkas också av andra värderingar och normer, till exempel de som råder inom den utbildning vi skaffar oss. Det betyder att det inte är givet att kvinnor för vidare värderingar kopplade till femininitet, särskilt inte om den bransch de verkar i genomsyras av maskulinitetsnormer. För att synliggöra och bryta maskulinitetsdominansen till en ny norm som inkluderar såväl maskuliniteter som femininiteter krävs kunskap och en aktivt kritisk granskning av dagens sätt att utreda, utforma och besluta om transportsystemet.

4.2. Svårt att veta hur besluten går till, vem som definierar och vem som har makt

Forskning om jämställdhet i den svenska transportsektorn har kommit fram till att trots att både jämställdhets- och hållbarhetsmål har funnits sedan lång tid tillbaka, dels genom allmän lagstiftning, dels genom särskilda insatser i transportsektorn, så tycks åtagandena försvinna när de ska omsättas i konkreta handlingar. Problemet tycks inte vara frånvaro av regelverk, lagstiftning eller olika policydokument utan i själva genomförandet av målet, alltså när policy eller direktiv ska omsättas till handling i den dagliga verksamheten. Goda intentioner avseende jämställdhet som finns uttryckt i olika policy-dokument trivialiseras ofta och

organiseras ut ur myndighetens verksamhet. I slutändan förvandlas beslut ofta till en helt urvattnad åtgärd som inte alls liknar det som var ursprungligen tänkt [42].

Tidigare forskning har föreslagit att förhållandet mellan kvinnors representation och nivån på hållbarhet i transportplanering kan analyseras genom dokument, strategier och planer [39,44]. Detta samband har studerats för ett antal kommuner med hög respektive låg andel kvinnor i transportrelaterade nämnder och som samtidigt har hög eller låg hållbarhet i transportsystemet mätt utifrån förekomst av åtgärder för hållbara transporter, planer och program [43]. Resultaten visade att maskulinitetsnormer dominerar även för kommunerna med hög hållbarhetsnivå vad gäller transporter men att de där blandats upp med maskulina och feminina normer kopplade till hållbarhet. Det saknas emellertid fortfarande förklaringar till hur och var förändringen sker.

En delförklaring till svårigheten i att få jämställdhetsambitioner att ge reell effekt bedöms bero på att myndigheter saknar den kunskap som behövs för genomförandet [45]. Exakt vilken kunskap som saknas är svårt att veta eftersom det ännu saknas studier som tillräckligt detaljerat undersökt och analyserat hur dessa beslut går till. Det handlar inte enbart om det konkreta beslutsfattandet, utan också om vem som förbereder och har makt över såväl problemformulering och generering av alternativ.

4.3. Frågan om varför och konkretisering

Vår erfarenhet säger att det ofta efterfrågas modeller och metoder för hur jämställdhet ska inkluderas i planeringen och utformningen av transportsystemets olika delar. Samtidigt kan vi konstatera att det finns en uppsjö metoder och modeller för hur jämställdhet kan synliggöras och ges betydelse för utformningen av transportsystemet, men att dessa sällan används. Det gäller på nationell nivå likväl som på regional och lokal nivå. På nationell nivå finns beslut om att jämställdhet ska ges betydelse i transportpolitiken, men lite händer när uppföljningar och forskning visar att jämställdheten inte, eller i vart fall mycket sällan, inkluderas.

Relationen mellan vem som sitter på makt över utformningen går isär. Är det politiken som ställer för vaga krav på tjänsteorganisationen? Eller är det tjänstepersoner som inte för fram underlag till politiken? Genom kontakter med tjänstepersoner och politiker på olika nivåer har ett kunskapsbehov identifierats kring frågan varför det är viktigt med jämställdhet i transportsystemet och dess betydelse för utformningen. Så länge det inte finns förståelse för jämställdhetens betydelse är det mindre relevant att ta fram ytterligare metoder för hur jämställdhet kan inkluderas i planeringen. Det måste finnas en kunskap kring dessa frågors relevans för att det ska finnas incitament att tillämpa de handböcker och metoder som redan finns.

Ett första steg vore att ställa kunskapskrav på alla befintliga utbildningar för sektorn. Den tidshorisont för när en sådan insats skulle ge reella resultat är dock betydligt långsammare än vad den stora potential som jämställdhetsintegreringen bär med sig för transportsystemets hållbarhetsomställning påkallar. Olika kunskapshöjande insatser och krav på utbildningar är trots det viktigt. För att öka genomslaget för jämställdhet kan kanske konkreta exempel för att beskriva vad ojämställdhet betyder vara ett sätt att nå fram till dem som praktiskt arbetar med denna utformning och som ännu inte besitter denna kunskap. Ett sådant exempel skulle kunna vara att redovisa fördelningseffekterna av olika konkreta lösningar på motsvarande sätt

som exemplet med jämställd snöröjning som SKL tagit fram en film om för att förklara. Ett annat konkret exempel skulle kunna vara att illustrera skillnader i status mellan olika trafikslag genom att visa på skillnader i kvalité och utbud och hur utnyttjandet av dessa skiljer sig åt mellan män och kvinnor.

4.4. Jämställdhet behöver tydliggöras i kollektivtrafikens uppdrag

Från forskningens sida är det tydligt att jämställdhet har betydelse för utformningen av transportsystemet, som i sin tur har betydelse för transportbeteende med potentiellt stort hållbarhetsutfall för transportsystemet. Det gäller den miljömässiga hållbarheten [11] liksom den sociala. För jämställdhetspotentialen i att förändra rådande normer för transportsektorn och jämställt inkludera femininitetsnormer skattas en energieffektiviseringspotential på 29 % [46]. För att en sådan potential skulle kunna realiseras krävs att kvinnors transportbeteende skulle vara utgångspunkten, och norm, för såväl transportpolitiken som transportbeteendet. Frågan är hur detta skulle kunna åstadkommas så att jämställdhet förutom sitt egenvärde skulle kunna bidra till transportsystemets klimatomställning för minskade utsläpp. En konkret åtgärd som vi ser är att uppdraget till kollektivtrafiken omformuleras så att kollektivtrafiken får en tydlig roll i transportsystemets hållbarhetsomställning mot ett rättvisare och mindre miljöbelastande system. Det ger vikt åt såväl kvinnors generella resmönster som värderingar kring transportsystemets utveckling. Idag saknas forskning som specifikt studerar och ger råd för hur frågor som rör jämställdhet kan integreras i den regionala planeringen – där kollektivtrafikens utveckling är central.

5. Referenser

- [1] SCB, 2012. Mäns hushållsarbete ökar – men kvinnorna gör fortfarande mest hemma. [Hämtad från https://www.jamstalldhetskartan.se/images/pdf/LE0001_2012K01_TI_06_A05TI1201.pdf 2019-09-25]
- [2] Henriksson, M., 2010. Visions meet practice – planning for a gender equal transport system in Sweden”, Department of Technology and Social change, Linköping Universitet.
- [3] Hultman, M., 2013. The Making of an Environmental Hero: A History of Ecomodern Masculinity, Fuel Cells and Arnold Schwarzenegger. *Environmental Humanities*, 2, 83-103
- [4] Greed, C., 2019. Are we still not there yet? Moving further along the gender highway. Chapter in Scholten, C.L. & Joelsson, T. (eds.), *Integrating gender into transport planning*.
- [5] Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., 2019. Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees”, *Sustainability*, vol. 11, nr. 17.
- [6] Kronsell, A., Smidfelt-Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. 2016. Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms – the Swedish case, *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 10, nr. 8, s. 703-711.
- [7] Dymén, C., & Langlais, R., 2017. Integrating gender and planning towards climate change response - Theorizing from the Swedish case. In (Eds.) S. Buckingham and V. Le Masson. *Understanding Climate Change through Gender Relations*. Routledge.
- [8] Dymén, C., Langlais, R., & Cars, G. 2014. Engendering Climate Change: The Swedish Experience of a Global Citizens Consultation. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16:2, 161-181.
- [9] Dymén, C., Andersson, M., & Langlais, R. 2013. Gendered Dimensions of Climate Change Response in Swedish Municipalities. *Local Environment: The International journal of Justice and Sustainability*, 18:9, 1066-1078.
- [10] Indebetou, L., 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser m a p miljö, ytbehov och ekonomi. Rapport 10105, Trivector Traffic AB.
- [11] Kronsell, A. Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L. 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 10, nr. 8, s. 703-711.
- [12] Polk, M., 2004. The influence of gender on daily car use and willingness to reduce car use in Sweden, *Journal of Transport Geography*, vol. 12, nr. 3, s. 185–195.
- [13] Indebetou, L., 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser m a p miljö, ytbehov och ekonomi. Rapport 10105, Trivector Traffic AB.
- [14] Smidfelt Rosqvist, L. 2019. Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too: From One to Many Tracks. January 2019.
- [15] Carlsson-Kanyama, A.; Rätty, R., 2008. Kvinnor, män och energi: makt, produktion och användning, FOI-R-2513-SE.
- [16] Winslott Hiselius L. & Smidfelt Rosqvist, L., 2018. Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets – The Swedish case. *Journal of Cleaner Production* 182. s. 331-337.
- [17] Rydhagen, B., 2013. Genus och miljö. Genusaspekter på miljö och hållbar utveckling, Lund Studentlitteratur.
- [18] Frändberg, L. & Vilhelmsson, B., 2011. More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. *Journal of Transport Geography*, 19 (2011) 1235–1244.

- [19] Gil Solá, A., 2015. På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling. Avhandling Göteborgs universitet.
- [20] Smidfelt Rosqvist, L. & Winslott Hiselius, L., 2019. Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data, Case studies on Transport Policy, vol. 7 nr.1, s. 28–36.
- [21] Sovacool, B.K., Kester, J. & Noel, L. 2019. Are electric vehicles masculinized? Gender, identity, and environmental values in Nordic transport practices and vehicle-to-grid (V2G) preferences. Transportation Research part D, nr. 72, s. 182–202.
- [22] Cedersund, H-Å. & Lewin, C., 2005. Män och kvinnor i trafiken – en litteraturstudie. VTI.
- [23] Anfinssen, M., Lagesen, V.A., & Ryghaug, M., 2018. Green and gendered? Cultural perspectives on the road towards electric vehicles in Norway. Transportation Research Part D: Transport and Environment.
- [24] Waygood, E.O.D & Avineri, E., 2016, Communicating transportation carbon dioxide emissions information: Does gender impact behavioral response? Transportation Research, vol. 48, s. 187 – 202.
- [25] Gullers Grupp, 2018. Allmänheten om klimatet 2018 – en kvalitativ undersökning om den svenska allmänhetens syn på lösningar för klimatet”. [Gjord på uppdrag av Naturvårdsverket.]
- [26] Hanson, S., 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. Gender, Place and Culture. Vol. 17, No. 1, February 2010, 5–23
- [27] Gil Solá, A., Larsson, A., Vilhelmsson, B. 2019. Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet. Working Paper in Human Geography 2019:1.
- [28] Joelsson, T., Scholten C.L., 2019. The Political in Transport and Mobility: Towards a Feminist Analysis of Everyday Mobility and Transport Planning. In: Scholten C., Joelsson T. (eds) Integrating Gender into Transport Planning. Palgrave Macmillan, Cham.
- [29] Balkmar, D., 2012. On men and cars: An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations, Linköping Universitet.
- [30] Polk, M. 2003. Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden? Transportation Research Part D, (8), 75-95
- [31] Enewold, J., 2000. Men and women on the move: Dramas on the road, European Journal of Culture Studies, vol. 3, nr. 3, s. 403–420.
- [32] Liu, C., 2018. Are women greener? Corporate gender diversity and environmental violations, Journal of Corporate Finance, vol. 52:C, s. 118-142.
- [33] Jiang, X., & Akbar, A., 2018. Does Increased Representation of Female Executives Improve Corporate Environmental Investment? Evidence from China. Sustainability, vol. 10, nr. 12, s. 1-19.
- [34] Paterson, M., 2007. Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy. Cambridge University Press, Cambridge.
- [35] Essebo, M., 2013. Lock-in as make-believe – Exploring the role of myth in the lock-in of high mobility systems”, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- [36] Hultman, M., 2017. Exploring Industrial, Ecomodern, and Ecological Masculinities”, i Routledge Handbook of Gender and Environment, redigerad av MacGregor, S. Routledge, s. 108-122.
- [37] Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L. (2019) Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees. Sustainability, 11, 4728; doi:10.3390/su11174728.
- [38] Pettersson, F., 2014. Swedish infrastructure policy and planning – conditions for sustainability. Lunds Universitet.
- [39] Magnusdottir, G., Kronsell, A., 2015. The (In)Visibility of Gender in Scandinavian Climate Policy-Making, International Feminist Journal of Politics, vol. 17, nr. 2, s. 308-326.
- [40] Smidfelt Rosqvist, L., Dickinson, J., Billsjö, R., Nilsson, A., & Söderström, L., 2010. Jämställdhet i infrastrukturplaneringen – en utvärdering. Trivector Report 2010:38.
- [41] Carlsson-Kanyama, A. Carlsson-Kanyama, K., Wester, M., Snickare, L., Söderberg, I., 2016. Klimatarbete och kvinnorepresentation i svenska transport- och tillverkningsföretag, KTH.

- [42] Svedberg, W., 2014. Ett (o) jämställt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt--En genusrättsvetenskaplig studie av rättslig styrning för jämställdhet inom vissa samhällsområden. Ph.D. dissertation, Gothenburg University.
- [43] Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L. Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities. Kommande publikation.
- [44] Norgaard, K.; York, R., 2005. Gender equality and state environmentalism. *Gend. Soc.* 19, s. 506–522.
- [45] Gil Solá, A., 2014. Vägar till jämställdhet inom kommuners transportplanering - från forskningsresultat till praktiska verktyg. Göteborgs universitet.
- [46] Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L., Kronsell, A., Dymén, C., 2019. Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn. Slutrapport Energimyndigheten Dnr: 2016-008258.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VT1 i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

