

Jämställdhet och transportsystemet

Utgivare:

Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

Titel:

Jämställdhet och transportsystemet

Författare:

Lena Smidfelt Rosqvist

Medverkande:

Hanna Wennberg
Christian Dymén
Nike Stadler (praktikant)

Kvalitetsgranskning:

Hanna Wennberg

Serie och nummer:

VR 2020:05

ISBN-nummer:

978-91-985897-2-6

Utgiven:

Februari 2020

Produktion & layout:

Vinnova kommunikation

Omslagsbild:

Morgan on Unsplash

Förord

Att tillvarata hela befolkningens resurser, kompetenser och kunskaper är en förutsättning för innovation och hållbar samhällsutveckling. Samtidigt måste vi säkerställa att morgondagens lösningar gagnar alla i samhället.

I Vinnovas instruktion från regeringen, framgår det att myndigheten ska integrera ett jämställdhetsperspektiv i myndighetens verksamhet och främja jämställdhet vid fördelning av medel för forskning och innovation. Vinnova ska även verka för att köns- och/eller genusperspektiv inkluderas i de projekt som finansieras, när det är tillämpligt.

Genom att forskning och innovation tar hänsyn till både kvinnors och mäns behov, förutsättningar och beteenden kan samhällsrelevansen och värdet av resultaten öka.

Vinnova har identifierat ett behov av att ta fram korta rapporter som fokuserar på prioriterade områden utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Detta är den första rapporten och den belyser transport- och mobilitetsområdet. Rapporterna ska besvara frågorna:

1. Vad innebär ett jämställdhetsperspektiv på området?
2. Varför behövs ett jämställdhetsperspektiv inom området?

Vår ambition är att rapporten ska öka förståelsen för vad ett jämställdhetsperspektiv har för betydelse för transportområdet. Många lösningar inom området påverkar män och kvinnor olika och jämställdhet har också betydelse för andra angelägna frågor som till exempel klimat. Vi tror att den kan inspirera till nya uppslag och ändrade inriktningar inom våra satsningar, samt till nya ställningstaganden av oss som finansiär av forskning och innovation.

Materialet har satts samman av tre forskare på Trivector Traffic som har god kännedom om genus- och jämställdhetsaspekter inom transport- och mobilitetsområdet. Text och bilder är direkt hämtade från deras rapport, det är enbart formgivningen och detta förord som har justerats.

Jonas Brändström

Direktör och avdelningschef Samhällsutveckling

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
1. Varför jämställdhet?	6
1.1 Jämställdhet – en del av det transportpolitiska målet	6
1.2 Än råder stora skillnader mellan könen	6
1.3 Jämställdhet påverkar transportsystemet	7
2. Kvinnor och män reser olika	9
2.1 Det är i färdmedel och reslängd det skiljer mest	9
2.2 Skillnaderna skär igenom alla indelningar	12
2.3 För yngre generationer ser det annorlunda ut	13
2.4 Beteende som påverkar trafiksäkerheten och vice versa	13
3. Värderingar och normer skiljer	15
3.1 Betydelsen av värderingar och normer	15
3.2 Starkt manliga normer råder i transportsystemet	16
3.3 Genomgående skillnader i inställning till klimat och miljö	16
3.4 Kvinnor är mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder	17
4. Olika inflytande	18
4.1 Representation på nationell nivå	18
4.2 Representation på lokal nivå	19
4.3 Representation kopplad till beslut om kollektivtrafik	20
4.4 Oklart hur jämställd makt skulle påverka transportsystemet	20
5. Hur göra transportsystemet jämställt?	22
5.1 Jämställdhetsarbete kräver kunskap	22
5.2 Representation är en självklar miniminivå	22
5.3 Att beskriva och problematisera skillnader	22
5.4 Utgångspunkter för jämställt inflytande på transportsystemet	23
6. Skillnad för nästa generations transportsystem	24
6.1 Hela vägen från politik till utformning av system, tjänster och fordon	24
6.2 Transportsystemets utbildning, forskning och akademi	24
6.3 Transportsystemets akuta klimatomställning	25
Referenser	27

Sammanfattning

Jämställdhet är i hög grad en kunskapsfråga. Ett arbete för jämställdhet står på två 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. Satsningar i transportsystemet har historiskt främst byggts på manligt kodade värderingar och gör i huvudsak så fortfarande. Det innebär att färd sätt som kvinnor generellt använder mer, och har mer positiva värderingar för, getts relativt sett sämre förutsättningar. Satsningar för att tillmäta lika vikt för de transportalternativ, persontransporter likväl som godstransporter, som kvinnor i större omfattning värderar, handlar om att öppna upp transportsystemet för nya perspektiv. Kvinnor och män ska både ha samma makt att välja sina egna transporter som att påverka transportsystemets utformning. Jämställdhet är även en högst relevant aspekt för ett mer hållbart transportsystem. Såväl kvinnors resvanor som värderingar skiljer sig från transportsystemets rådande manliga normer på ett sätt som om de tillmättes vikt skulle påverka transportsystemet i en betydligt mer hållbar riktning.

1. Varför jämställdhet?

1.1 Jämställdhet – en del av det transportpolitiska målet

Att arbeta för ökad jämställdhet är att verka för att alla – kvinna som man, pojke som flicka – ska kunna forma sina liv som en del av de grundläggande mänskliga rättigheterna. 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. Jämställdhet är sedan 2001 också en del av de transportpolitiska målen.

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 transporterens del kan det översättas till att kunna påverka sina egna resval och att kunna påverka beslut för transportsystemet, vilket påverkar såväl möjligheterna till olika resval som konsekvenserna av transportsystemets utformning och användning.

1.2 Än råder stora skillnader mellan könen

Transportsektorn har större könsskillnader än många andra sektorer¹. 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 sig åt mellan män och kvinnor.

Skillnader mellan hur kvinnor och män reser är väldokumenterade. Det gäller framför allt val av färdmedel och reslängder^{2, 3}. Kvinnors genomsnittliga resvanor ger framförallt ökad trafiksäkerhet och betydligt lägre utsläpp och energianvändning jämfört med mäns

1 Magnusdottir & Kronsell, 2015. The (In)Visibility of Gender in Scandinavian Climate Policy-Making.

2 Indebetou, 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser m a p miljö, ytbehov och ekonomi.

3 Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case.

resvanor⁴. Det finns också skillnader mellan könen i tillgång till olika resalternativ, till exempel har män oftare tillgång till bil^{5, 6}.

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 transporter som inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning, civilstånd etc. Till exempel värderar kvinnor trafiksäkerhet, kollektivtrafik, miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör^{7, 8, 9, 10, 11}. Genomgående i litteratur som beskriver könsskillnader för transporter beskrivs hur kvinnor oftare ser andra transportalternativ än bilen, och också försöker använda dem^{12, 13, 14}.

1.3 Jämställdhet påverkar transportsystemet

Med ett fullt ut jämställt transportsystem och samhälle skulle inte enbart resandet se mer lika ut. Målet är dock inte att kvinnor och män ska göra och vara lika, utan att ha lika möjligheter. Det handlar då också om vems normer som är styrande i transportplaneringen. Kvinnliga och manliga normer karakteriseras av perspektiv och värderingar som traditionellt associerats till män respektive kvinnor. I dagens samhälle kan dock kvinnor anamma manliga normer och tvärtom. Forskningen indikerar att jämställdhet skulle ha betydelse för beslut om transportsystemet och därmed påverka utformningen av transportsystemet. Skillnaden i transportbeteende i Sverige är så stor att om män reste som kvinnor, skulle energianvändningen från persontransporter minska med nästan 20 %.¹⁵ Om även rådande normer för beslut för transportsystemet förändras till att jämställt inkludera kvinnliga normer skattas energieffektiviseringspotentialen för persontransporter i Sverige till hela

4 Smidfelt Rosqvist & Winslott Hiselius, 2019. Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data.

5 Polk, 2004. The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden.

6 Indebetou, 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser m a p miljö, ytbehov och ekonomi.

7 Gil Solá, 2015. På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling.

8 Smidfelt Rosqvist & Winslott Hiselius, 2019. Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data.

9 Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case.

10 Smidfelt Rosqvist & Winslott Hiselius, 2019. Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data.

11 Sovacool et al., 2019. Are electric vehicles masculinized? Gender, identity, and environmental values in Nordic transport practices and vehicle-to-grid (V2G) preferences.

12 Cedersund & Lewin, 2005. Män och kvinnor i trafiken – en litteraturstudie.

13 Sovacool et al., 2019. Are electric vehicles masculinized? Gender, identity, and environmental values in Nordic transport practices and vehicle-to-grid (V2G) preferences.

14 Anfinsen et al., 2018. Green and gendered? Cultural perspectives on the road towards electric vehicles in Norway.

15 Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case.

29 %¹⁶. Ett jämställt transportsystem har dessutom potential att öka folkhälsan genom mer aktiv mobilitet. För att en sådan potential ska kunna realiseras krävs dels att kvinnors transportbeteende är utgångspunkten, och norm, för transportbeteendet och dels att transportpolitiken tar likvärdig hänsyn till mäns och kvinnors förutsättningar och inställning till transportsystemet och dess konsekvenser.

¹⁶ Winslott Hiselius et al. 2019. Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn.

2. Kvinnor och män reser olika

2.1 Det är i färdmedel och reslängd det skiljer mest

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. I genomsnitt gör både kvinnor och män cirka 2,6 resor per person och dag¹⁷. Den stora skillnaden i *reslängd* beror helt på att män i genomsnitt reser betydligt längre med bil och flyg. För övriga färd sätt reser kvinnor och män ungefär lika långt per person och dag, Tabell 1. Att män och kvinnor reser lika långt med kollektivtrafik betyder dock inte att de har samma användande av kollektivtrafiken. Män reser färre men längre kollektiva resor och kvinnor i gengäld fler och kortare¹⁸, vilket i praktiken betyder att kvinnor använder buss mer än män och män reser längre med tåg.

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 bil¹⁹. Män använder oftare bilen för sina resor, medan kvinnor oftare använder *olika* färd sätt jämfört med män och då oftare kollektivtrafik. Män flyger även mer än kvinnor i genomsnitt.

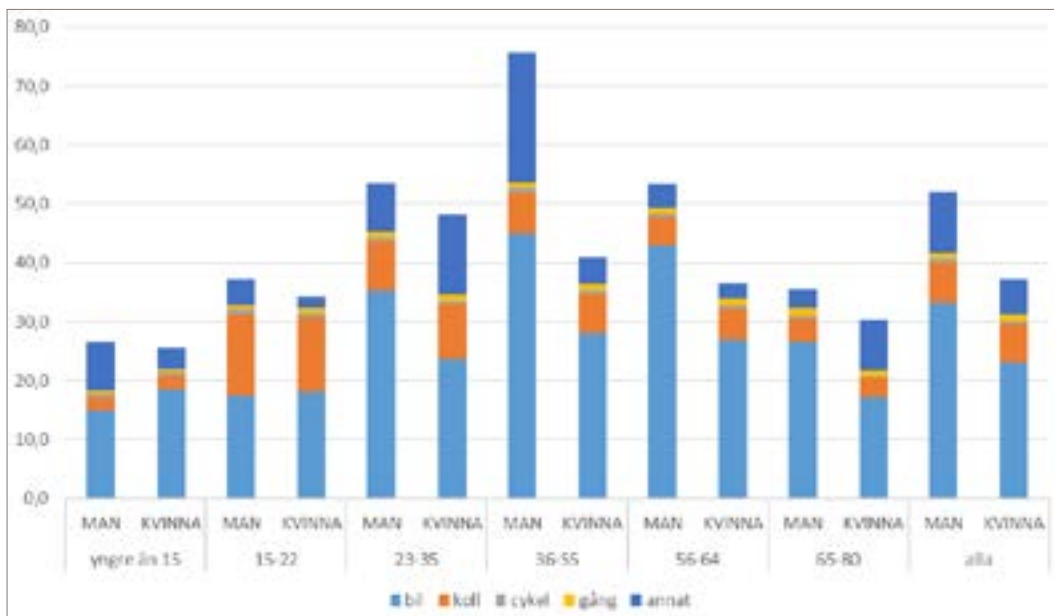
Tabell 2.1. Genomsnittligt antal resta kilometer per person och dag uppdelat på färdmedel.

Kilometer per person och dag		Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång	Annat	TOTALT
Män		33,2	6,6	0,7	0,9	12,7	54,1
Kvinnor		23,2	6,6	0,5	1,1	8,2	39,5

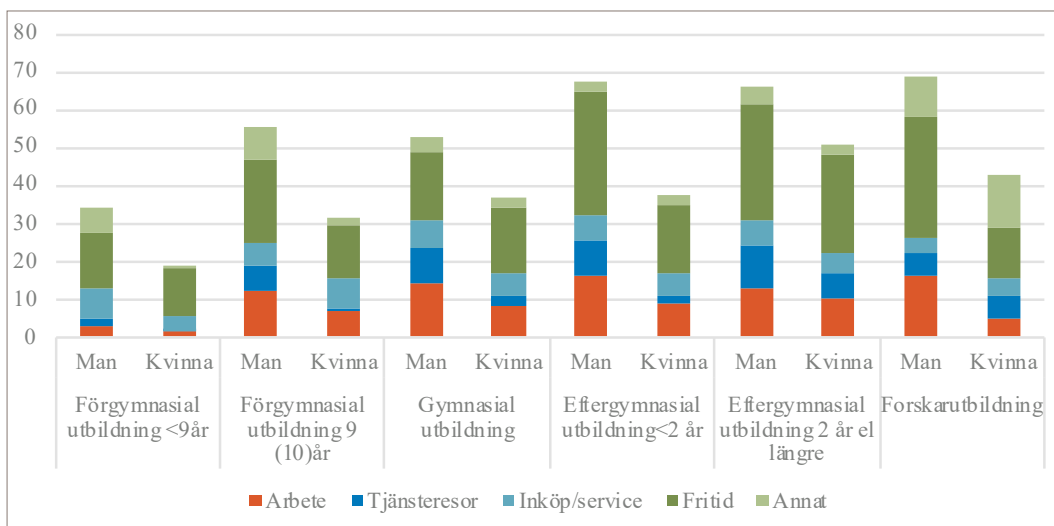
17 Smidfelt Rosqvist, 2019. Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too.

18 Smidfelt Rosqvist, 2019. Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too.

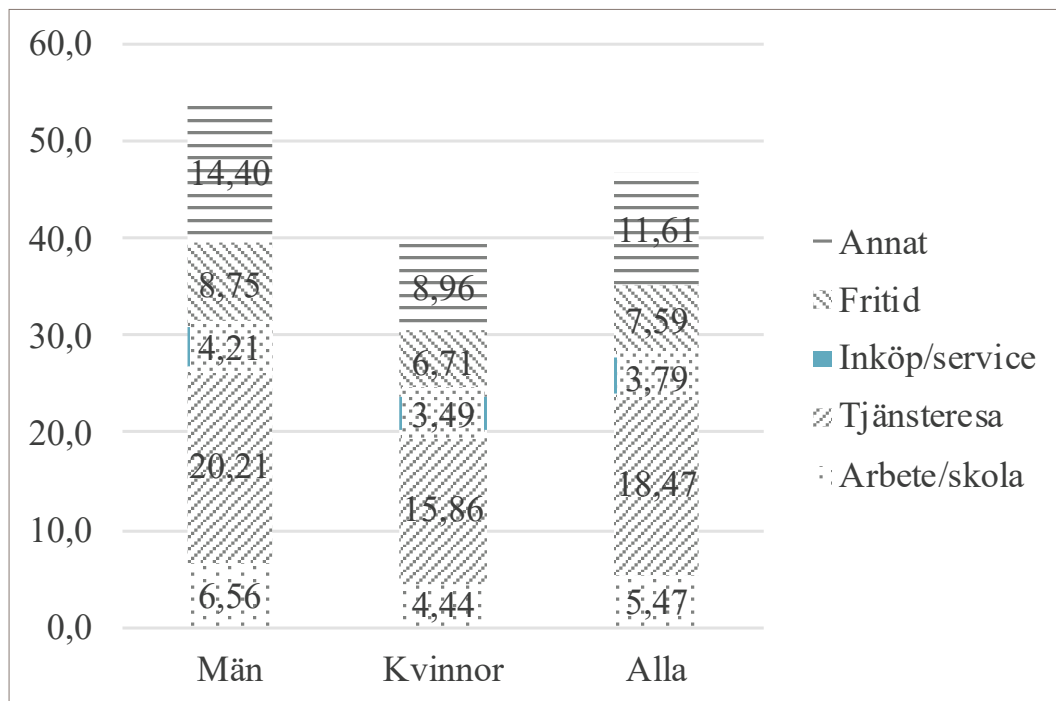
19 Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2018. Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets – The Swedish case.



Figur 2.1 Genomsnittligt antal resta kilometer per person och dag per färdstätt uppdelat på kön och ålderskategorier. Källa: RVU Sverige 2011–14.



Figur 2.2 Genomsnittligt totalt 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).

Män reser totalt längre för alla ärenden, även till exempelvis service- och inköpsresor. De ojämförligt största skillnaderna gäller emellertid tjänsteresande följt av pendlingsresande, Figur 33. För tjänsteresor bidrar hög andel bil och flyg till de stora skillnaderna i totalt resta kilometer och för arbetsresor är det mäns betydligt högre bilanvändning som bidrar till skillnaderna.

Män gör också 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 vad män har^{20, 21}.

20 Polk, 2004. The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden.

21 Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case.

Det finns inget enkelt svar på om kvinnors beteende påverkar godstransporter och logistik. När det gäller olika beteende är skillnaden att kvinnor är överrepresenterade både bland e-handlande livsmedels- och konfektionskunder jämfört med fördelningen i Sveriges befolkning. Och även om frekventa e-handelskunder använder bilen mer sällan och går, cyklar och tar kollektivtrafiken oftare än de som inte e-handlar så innebär e-handel andra konsekvenser för godstransporter än traditionell butikshandel. Nettoeffekterna av minskade persontransporter vs ökade godstransporter hänger samman med en rad faktorer som val av färd sätt för de som handlar samt logistiken för gods²², inklusive till exempel system för retur.

2.2 Skillnaderna skär igenom alla indelningar

Skillnaderna mellan hur långt män och kvinnor reser med bil finns i alla åldersgrupper utom bland yngre (<22 år) där kvinnor reser längre totalt och för alla ärenden utom arbete/skola. Skillnaderna i denna grupp är dock små jämfört med andra åldersgrupper. Skillnaderna finns även i alla utbildningsnivåer både för antal kilometer med bil och totalt antal kilometer som visas i Figur 33. Bilanvändningen som förare är ännu större.

Skillnaderna beror inte enbart på yttre faktorer eller fördelning av roller och uppgifter i ett gemensamt hushåll. Män i singelhushåll spenderar betydligt mer av sin hushållsbudget på transporter och specifikt bilanvändning än vad kvinnor gör i motsvarande singelhushåll²³. Myndigheten Trafikanalys har även visat att skillnader mellan mäns och kvinnors bilanvändning är lika stor i hushåll med en bil som i hushåll med två bilar²⁴. Det finns även kartläggningar som visar större skillnader mellan mäns och kvinnors bilanvändning i städer jämfört med landsbygder där alternativ till bil är färre eller obefintliga²⁵. Finns alternativ till bil väljer kvinnor i högre utsträckning än män dessa. Det finns alltså betydande skillnader i grundläggande värderingar mellan kvinnor och män som grupp som påverkar transportsystemet.

22 Edwards et al., 2010. Comparative analysis of the carbon footprints of conventional and online retailing A "last mile" perspective.

23 Carlsson-Kanyama & Råty, 2008. Kvinnor, män och energi: makt, produktion och användning.

24 Trafikanalys. 2013. Uppföljning av de transportpolitiska målen.

25 Smidfelt Rosqvist et al., 2008 Om transporter och infrastruktur till Region Skånes klimatberedning.

2.3 För yngre generationer ser det annorlunda ut

För framtidens resande sker en minskning av skillnader mellan mäns och kvinnors resbeteende^{26, 27, 28}. Med utfasning av äldre generationer där kvinnor har sämre ekonomiska förutsättningar, lägre bilinnehav och körkort och infasning av yngre, där kvinnor runt 20 och yngre har både högre utbildningsnivå, högre körkortsinnehav och använder bil något mer än vad män i samma ålder gör minskar troligen skillnaderna mellan män och kvinnor framöver.

Förändringar av transportarbete per capita i Sverige sedan 1978 visar också att den hittills sett väldigt olika ut för olika ålderskategorier och för kön²⁹. Kvinnors resande har från 1978 till 2014 ökat mer än mäns och yngre män har till och med minskat sitt transportarbete³⁰. Det betyder alltså att medelålders idag reste mer med bil då de var unga än vad motsvarande unga gör idag vilket även gäller internationellt^{31, 32}. Yngre är, på liknande sätt som kvinnor, generellt mer medvetna om och mer benägna att acceptera policys som riktas mot minskad klimatpåverkan³³.

Specifikt intressant från ett utvecklings- och trendperspektiv för framtiden är om, och i så fall på vilket sätt, minskningen i de yngre generationerna kommer att påverka kommande mobilitet för dessa individer i takt med att de åldras. Förklaringarna till det förändrade resandet är många³⁴. Mycket talar dock för att mer kommer förändras med kommande generationer om trender i resande och värderingar som nu syns bland yngre stöds av transportsystemets utformning som till exempel genom ett mer jämställt transportsystem.

2.4 Beteende som påverkar trafiksäkerheten och vice versa

Unga män orsakar fler trafikolyckor än andra grupper och det är fler män än kvinnor som dör och skadas i trafikolyckor. Risken för att omkomma i trafikolyckor är dubbelt så stor för män som för kvinnor. Detta beror till stor del på att män och kvinnors utsätts för olika

26 Rydhagen, 2013. Genus och miljö. Genusaspekter på miljö och hållbar utveckling.

27 Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms – the Swedish case.

28 Frändberg & Vilhelmsson, 2011. More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort.

29 Frändberg & Vilhelmsson, 2011. More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort.

30 Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås?

31 Hjorthol et al., 2010. Mobility in different generations of older persons. The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden.

32 Nicolas & Pelé, 2017. Measuring trends in household expenditures for daily mobility. The case in Lyon, France, between 1995 and 2015.

33 Johnston & Deeming, 2016. *British political values, attitudes to climate change, and travel behaviour.*

34 Focas & Christidis, 2017. Peak Car in Europe?

skadetyper, vilket är kopplat till hastighet; män håller generellt högre hastigheter och har ett mer riskfyllt beteende än kvinnor.³⁵ Men det är inte bara män som drabbas av sitt eget risktagande: fler män orsakar att kvinnor dör i trafiken än tvärtom. I till exempel 77 % av kollisionsolyckorna med fotgängare är föraren en man medan cirka 60 % av de påkörda fotgängarna var kvinnor. Krockvåldet har även varit högre i de olyckor där föraren var en man; i 15 av 16 dödsolyckor med fotgängare var bilföraren en man.³⁶

Genom sin riskbedömning och sårbarhet mobilitetskompenserar kvinnor i större utsträckning än män, till exempel väljer att inte resa, anpassar sina färdvägar eller när på dygnet man vistas utomhus. Det är inte enbart på grund av rädsla att utsättas för brott (särskilt sexualbrott) utan även för otrygghet i trafiken. Till exempel anger kvinnor betydligt oftare än män olika anledningar till att avstå från att gå, däribland dåligt upplysta gångvägar, dålig trafiksäkerhet och när övrig trafik kör för fort.³⁷

35 Eriksson et al., 2008. Trafikskador ur ett genusperspektiv.

36 Isaksson-Hellman, 2011. Fotgängarolyckor.

37 Wennberg & Sundberg, 2016. Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanters trafiksäkerhet och trygghet.

3. Värderingar och normer skiljer

3.1 Betydelsen av värderingar och normer

Tid, kostnad och bekvämlighet är faktorer som till stor del ofta ansetts avgöra människors val av transportmedel³⁸ och förändringar i attityder, värderingar och normer har inte riktigt tagits hänsyn till i transportsystemet hittills. Det finns emellertid en växande mängd litteratur som ägnar sig åt dessa faktorer för transportval i transportsektorn och dess hållbarhetsomställning³⁹. På sikt anses det numera troligt att även förändringar i normer och nya samhällsliga insikter kommer att spela en betydligt större roll för transportval⁴⁰, vilket hänger samman med den stora utmaning transportsektorn står inför. Endast ny teknik klarar till exempel inte transportsystemets klimatomställning, även minskad bilanvändning krävs i samhällen som det svenska^{41, 42}.

Det finns en inneboende komplexitet i sambanden mellan våra beteenden och våra attityder. Det betyder bland annat att en del av de attityder som uppmäts är en spegling av de vanor människor har⁴³. Oavsett vilket nuvarande färdmedel man väljer är man ofta övertygad om att det är det bästa för en och att alla alternativ är objektivt sämre⁴⁴.

Det finns alltså även kopplingar till i vilket sammanhang olika individer befinner sig och de normer som där råder och påverkar individen, till exempel skillnader mellan manliga och kvinnliga socialisering. Ändrade attityder och normer kan leda till ändrade preferenser och därmed också andra resvanor⁴⁵.

38 Novikova, 2017. The Sharing economy and the Future of Personal Mobility: New models Based on Car sharing.

39 Pronello & Gaborieau, 2018. Engaging in Pro-Environment Travel Behaviour Research from a Psycho-Social perspective: A Review of Behavioural Variables and Theories.

40 Bastian, 2017. Explaining trends in car use.

41 Nissinen et al., 2015. Combinations of policy instruments to decrease the climate impacts of housing, passenger transport and food in Finland.

42 Nilsson et al., 2013. I Ljuset Av Framtiden – Styrning Mot Nollutsläpp 2050

43 Pronello & Gaborieau, 2018. Engaging in Pro-Environment Travel Behaviour Research from a Psycho-Social perspective: A Review of Behavioural Variables and Theories.

44 Lo et al., 2013. Proenvironmental travel behaviour among office workers: A qualitative study of individual and organizational determinants.

45 Mulley, 2017. Mobility as a Services (MaaS) – does it have critical mass?

3.2 Starkt manliga normer råder i transportsystemet

Mobilitet är starkt sammanflätat med våra vardagsliv, tillgänglighet och roller.⁴⁶ Mobilitet är en facilitator för de liv vi vill leva. Det finns en omfattande vetenskaplig litteratur som beskriver mäns starkare band till bilen och som diskuterar hur mobilitet och kön är oskiljaktiga och påverkar varandra på en rad olika sätt⁴⁷. Män generellt är också mindre villiga att byta till andra färd sätt⁴⁸. Det finns en stark koppling mellan maskulinitet och transport, bilar och transportplanering där transport och "teknik" ofta är associerade med traditionellt maskulina attribut och ideal.^{49, 50, 51} Det finns även en koppling till aspekter kring risktagande och hastighet gällande maskulinitet och bilanvändning.⁵² Även i populärkultur har resande historiskt framställts som ett manligt område och identitetsprojekt⁵³. Det finns mindre forskning om kvinnliga normer, men dessa kännetecknas av inkludering, holistiskt och underifrånperspektiv, fokus jämlikhet från ett intersektionellt perspektiv och miljöhänsyn^{54, 55}.

3.3 Genomgående skillnader i inställning till klimat och miljö

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 män⁵⁶ och bilanvändningen skulle vara i nivå med vad som skattas som hållbart för 2050 om alla reste som kvinnor i snitt⁵⁷. 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 krävs mer för att övertyga männen att ändra sitt beteende än kvinnorna⁵⁸. Skillnaden mellan könen är större för svaren gällande transportfrågor än för andra

46 Gil Solá et al., 2019. Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet.

47 Hanson, 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability.

48 Anfinsen et al., 2018. Green and gendered? Cultural perspectives on the road towards electric vehicles in Norway.

49 Joelsson & Scholten, 2019. The Political in Transport and Mobility: Towards a Feminist Analysis of Everyday Mobility and Transport Planning.

50 Winslott Hiselius et al., 2019. Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees.

51 Kronsell et al., 2019. Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities.

52 Balkmar, 2012. On Men and Cars: An Ethnographic Study of Gendered, Risky and Dangerous Relations.

53 Enewold, 2000. Men and women on the move: Dramas on the road.

54 Dymén & Langlais, 2017. Integrating gender and planning towards climate change response -Theorizing from the Swedish case.

55 Dymén et al., 2014. Engendering Climate Change: The Swedish Experience of a Global Citizens Consultation.

56 Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case.

57 Smidfelt Rosqvist & Winslott Hiselius, 2019. Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data.

58 Waygood & Avineri, 2016. Communicating transportation carbon dioxide emissions information: Does gender impact behavioral response?

miljörelaterade frågor, såsom exempelvis reglering av temperatur inomhus och vid tvättning av kläder⁵⁹. Detta stämmer med tidigare beskrivna manliga normer för transportsystemet. 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 säger sig i högre grad kunna tänka sig att vidta åtgärder såsom 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 %, jämfört med män, 24 %.⁶⁰ Vidare är kvinnor generellt mer positivt inställda till införandet av extra avgifter och skatter på tjänster och varor som orsakar klimatutsläpp, såsom bensin, olja och flyg än vad män är.⁶¹

3.4 Kvinnor är mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder

Kvinnor är generellt mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder jämfört med män⁶². Det är i Sverige fler kvinnor (71 %) än män (54 %) som tycker att det är rimligt att sänka hastighetsgränsen för att öka trafiksäkerheten. Betydligt fler män än kvinnor anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. Kvinnor är också mer positiva till åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister. Kvinnor bedömer även trafiksäkerhetsrisken som högre i många olika situationer som såväl fotgängare som cyklist jämfört med män.⁶³

59 Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case.

60 Gullers Grupp rapport, 2018. Allmänheten om klimatet 2018 – en kvalitativ undersökning om den svenska allmänhetens syn på lösningar för klimatet.

61 Gullers Grupp rapport, 2018. Allmänheten om klimatet 2018 – en kvalitativ undersökning om den svenska allmänhetens syn på lösningar för klimatet.

62 Trafikverket. 2014. Trafiksäkerhet: Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2014.

63 Bernhoft & Carstensen, 2008. Preferences and behaviour of pedestrians and cyclists by age and gender.

4. Olika inflytande

4.1 Representation på nationell nivå

Transportsektorn har lägre andel representation av kvinnor jämfört med andra sektorer som arbetar med klimatomställningsfrågor.⁶⁴ 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 grupper för miljöbedömningar var de enda grupperna med kraftig övervikt av kvinnor.⁶⁵ Även en studie om jämställdhets- och klimatarbete inom svenska transport- och tillverkningsföretag visar att få företag har fler än 30 % kvinnor i styrelsen, och att endast drygt hälften har kvinnor i styrelsen överhuvudtaget. För de högsta posterna finns ännu färre kvinnor. Endast 4 % av styrelseordförandena och 7 % av VD:arna är kvinnor.⁶⁶ Även representationen i transportindustrin är långt ifrån jämställd med så få som 25 % kvinnor bland de senast anställda och branschen har dessutom en hög medelålder⁶⁷.

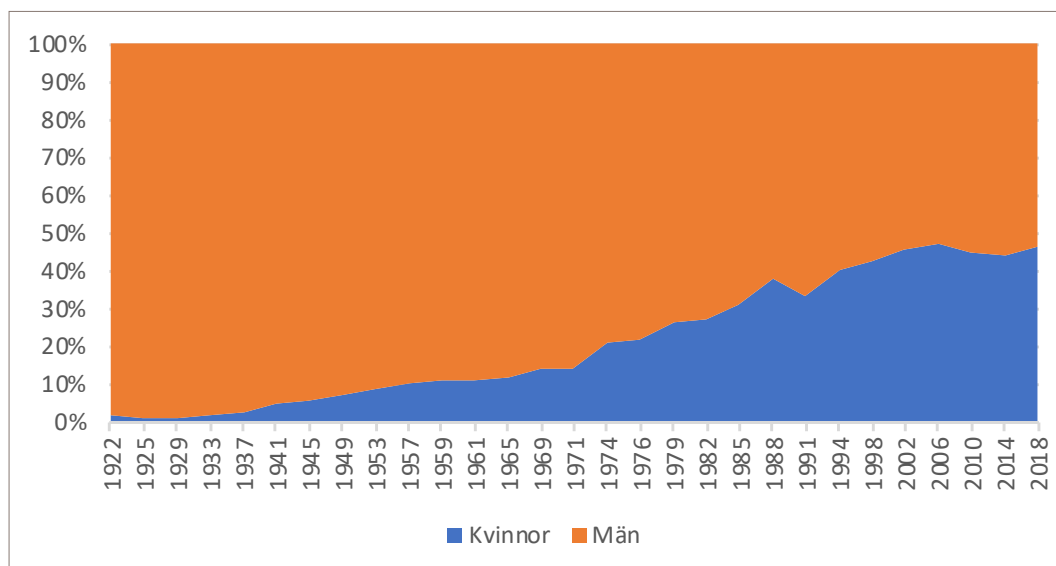
På nationell nivå indikerar trenderna att kvinnors representation på högsta politiska nivå, i riksdagen, totalt sett ökat över tid även om en stagnation och mindre tillbakagång skett sedan 2006, Figur 51. Riksdagen beslutar bland annat om de transportpolitiska målen, infrastrukturpropositioner och budgeten för det nationella målet för transportsystemet och forskning. En reflektion om 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 ställer oss inför.

64 Magnusdöttir & Kronsell, 2015. The (In)Visibility of Gender in Scandinavian Climate Policy-Making.

65 Smidfelt Rosqvist et al., 2010. Jämställdhet i infrastrukturplaneringen – en utvärdering.

66 Carlsson Kanyama et al., 2016. Klimatarbete och kvinnorepresentation i svenska transport- och tillverkningsföretag.

67 Pohl, 2017. The automotive industry in Sweden. A cluster study.



Figur 4.1 Diagram över kvinnors representation i Sveriges riksdag från 1922 till 2018.⁶⁸

4.2 Representation på lokal nivå

Även representationen på kommunal nivå har en stadig, statistiskt signifikant ökning av kvinnor som ordinarie ledamot i kommunala beslutsorgan från 2003 till 2011.⁶⁹ Från 2011 till 2015 har dock ingen ökning skett. Kvinnors representation minskade – statistiskt signifikant – från valet 2015 fram till 2017, tidpunkt mellan val. Det uppvisas också större spridning mellan kommunerna under perioden 2003–2017 där vissa kommuner fortfarande helt saknar kvinnorepresentation medan andra har ökat representationen.

Tabell 4.1 Andel kvinnor (ordinarie ledamot) i kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

	Kommunstyrelse					Kommunfullmäktige				
	2003	2007	2011	2015	2017	2003	2007	2011	2015	2017
Genomsnitt	31 %	33 %	36 %	36 %	34 %	42 %	42 %	43 %	43 %	42 %
Maxvärde	82 %	82 %	90 %	91 %	100 %	55 %	55 %	56 %	60 %	62 %
Minvärde	0	0	0	0	0	27	23	26	26	22
Totalt antal	289	289	289	289	282	289	289	289	289	278

⁶⁸ Egen figur baserat på statistik från SCB, 2019.

⁶⁹ Winslott Hiselius et al., 2019. Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees.

Tabell 4.2 Andel kvinnor (ordinarie ledamot) i kommunala nämnder som fattar beslut om trafik och transporter.

Kommunala nämnder som beslutar om transportsystemet					
	2003	2007	2011	2015	2017
Genomsnitt	22 %	24 %	28 %	28 %	27 %
Maxvärde	60 %	71 %	67 %	100 %	100 %
Minvärde	0	0	0	0	0
Totalt antal	118	146	157	228	267

4.3 Representation kopplad till beslut om kollektivtrafik

På regional nivå sjunker representationen av kvinnor ju närmre de konkreta lösningarna som de olika organen hanterar, precis som för representationen i kommunala beslutsorgan⁷⁰. Såväl regionstyrelser som regionfullmäktig har i genomsnitt jämställd representation. Andelen kvinnor sjunker dock i kollektivtrafiknämnderna och mindre än var femte ordförande i dessa nämnder är kvinna, Tabell 4.

Tabell 4.3 Andel kvinnor i regionala politiska organ som tar beslut om regionala transportbudgetar och planer. LTP står för länstransportplan.

	2019	2017
Regionstyrelse/fullmäktige (beroende på beslutsordning för LTP)	46 %	
Regionala kollektivtrafiknämnden		38 %
Ordförande regionala kollektivtrafiknämnden		18 %

4.4 Oklart hur jämställd makt skulle påverka transportsystemet

Det finns fortfarande begränsad forskning att luta sig mot vad gäller att kvinnor och män skulle besluta olika åtgärder för transportsystemet, även om de erfarenheter, värderingar och normer de för med gör det troligt⁷¹. Forskning som undersökt kopplingen mellan kvinnlig representation i företagsledning och dessa företags prestanda avseende hållbarhet^{72, 73} visar högre hållbarhetsutfall med högre jämställdhet vilket ger anledning att anta att det även skulle kunna finnas ett sådant samband för myndigheter och dessas hållbarhetsprestanda.

70 Winslott Hiselius et al., 2019. Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees.

71 Winslott Hiselius et al., 2019. Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees.

72 Liu, 2018. Are women greener? Corporate gender diversity and environmental violations.

73 Jiang & Akbar, 2018. Does Increased Representation of Female Executives Improve Corporate Environmental Investment? Evidence from China.

Forskning som studerat normer relaterat till transportbeteende som bilanvändandet⁷⁴ och mobilitet⁷⁵ såväl som miljömedvetenhet⁷⁶ visar också att sådana normer inte är könsneutrala utan kopplade till maskulinitet⁷⁷. Generellt har kvinnor, som ovan beskrivits, högre engagemang i miljö- och trafiksäkerhetsfrågor och visar en högre benägenhet till förändring, vilket talar för att ett jämställt transportsystem skulle vara ett i flera aspekter mer hållbart transportsystem. Även om det är troligt att hållbarheten skulle öka med ökad jämställdhet för transportsektorn är det svårt att hitta sådana statistiskt belagda samband.⁷⁸

74 Paterson, 2007. Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy.

75 Essebo, 2013. Lock-in as make-believe – Exploring the role of myth in the lock-in of high mobility systems.

76 Polk, 2004. The influence of gender on daily car use and willingness to reduce car use in Sweden.

77 Hultman, 2017. Exploring Industrial, Ecomodern, and Ecological Masculinities.

78 Winslott Hiselius et al., 2019. Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees.

5. Hur göra transportsystemet jämställt?

5.1 Jämställdhetsarbete kräver kunskap

Jämställdhet är i hög grad en kunskapsfråga och en medvetandefråga. Kunskap och medvetenhet går hand i hand. Genom kunskap kan vi medvetandegöra om förhållande och strukturer.

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.

5.2 Representation är en självklar miniminivå

Rätten till representation är en demokratifråga. Och potentiellt en fråga om inflytande på frågeställningar och normer i transportsystemet. 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 detta fördelas med lika fysisk representation.

5.3 Att beskriva och problematisera skillnader

Idag väljer kvinnor och män olika transportmönster. Det råder ännu på samhällsnivå dokumenterad ojämställdhet mellan könen avseende såväl inkomstnivåer, form av sysselsättning (hel/deltid), som andel av obetalt hemarbete mm. Fördelningen mellan betalt och obetalt arbete har förändrats över tid. Kvinnor har minskat sin obetalda arbetstid samtidigt som de har ökat sitt betalda arbete. Samtidigt har män minskat sin betalda arbetstid betydligt mer än de ökat det obetalda hemanarbetet. Fördelningen har alltså jämnats ut över tid, även om kvinnor fortfarande gör större delen av det obetalda arbetet.⁷⁹ Även om det i yngre generationer finns en tendens till utjämning kommer dessa skillnader att bestå många år

79 SCB, 2012. Mäns hushållsarbete ökar – men kvinnorna gör fortfarande mest hemma.

framöver. Och därmed kommer även skillnader i resmönster och användning av transportsystemet att bestå ännu många år.

Förändringar av skillnader utgör emellertid en knepighet. Om utformningen av transportsystemet 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 (jämställt) mönster riskeras att de olikheter som de facto råder idag bortses från.

Det är med andra ord viktigt att såväl synliggöra skillnader som finns mellan män och kvinnor som att fundera på hur olika åtgärder, förslag eller projekt påverkar män, kvinnor och jämställdheten. Det gäller för alla projekt och uppdrag från exempelvis inriktning på forskning, planering, logistik till design av fordon. Tidigare granskning av såväl framtagandet av nationell plan⁸⁰ som ett antal större nationella utredningar om transportsystemet⁸¹ har visat att detta inte görs. I sammanfattningen av senaste nationell plan ses generellt ökade möjligheterna att tillgodose efterfrågan på resor med olika färdmedel som positivt bidragande till jämställdhet.

5.4 Utgångspunkter för jämställt inflytande på transportsystemet

För att inkludera jämställdhet krävs såväl kunskap som vilja. Enbart jämställd representation räcker inte även om den har ett egenvärde. Några stöttande punkter som krävs för att börja inkludera ett jämställdhetsperspektiv på transportsystemet är att se till att:

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

80 Smidfelt Rosqvist et al., 2010. Jämställdhet i infrastrukturplaneringen – en utvärdering.

81 Smidfelt Rosqvist, 2019. Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too: From One to Many Tracks.

6. Skillnad för nästa generations transportsystem

6.1 Hela vägen från politik till utformning av system, tjänster och fordon

Idag saknar transportsystemet såväl jämställdhetsperspektiv som jämställd representation. I de senaste statliga utredningarna om transporter finns varken analyser av eller ens grundläggande kartläggningar om skillnader mellan kvinnor och män.⁸² Vid utredning och utformning av nästa generations transporter, oavsett trafikslag, är det av väsentlig betydelse att inkludera yngres erfarenheter och värderingar. Det är de idag yngre och ännu inte födda som är nästa generation. Att inkludera detta perspektiv är en del av jämställdhetsintegreringen av transportsystemet.

Frågan om hur godstransporter och logistik skulle förändras med ökad jämställdhet är svårbesvarad och forskningen tillhandahåller inga direkta svar. Godstransporter innebär en potentiell oönskad rekyleffekt även om tidigare studier konstaterar att nettoeffekterna hänger samman med en mängd faktorer för såväl person- som godstransporterna⁸³. De system som idag används för logistik – e-handel eller andra godstransporter – är inte givna och kan förändras, och potentiellt olika så beroende på normerat problemlösningssperspektiv.

Givet de stora dokumenterade skillnader som finns mellan kvinnor och män och könskodade normer för just transporter är det väsentligt att i varje område, varje uppgift, ställa frågor om dessa skillnader och hur det kan påverka vilka frågor som får gehör, vilka lösningar som föreslås och vilka beslut som fattas. Det gäller oavsett om det gäller politik och policy, planering och genomförande eller infrastruktur, fordon och mobilitetstjänster. Att ha ett jämställdhetsperspektiv på planering och beslut betyder att inkludera ett underifrånperspektiv och att inkludera fler perspektiv än vad som hittills präglat utformningen av transportsystemet, dess tjänster och fordon.

6.2 Transportsystemets utbildning, forskning och akademi

Det är inte enbart i det praktiska arbetet med transportsystemets olika komponenter som jämställdhet och genusperspektiv har en roll. Många av branschens verksamma har

82 Smidfelt Rosqvist, 2019. Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too.

83 Edwards et al., 2010. Comparative analysis of the carbon footprints of conventional and online retailing A "last mile" perspective.

sin skolning från tekniska och ekonomiska utbildningar med de normer och perspektiv som råder där. Redan i utbildningen behöver genusperspektiv och jämställdhetsaspekter inkluderas.

Forskning och akademi vilar stadigt på en omfattande och gedigen kunskapsmassa som även den har tillkommit inom den rådande normen. Ett genusperspektiv handlar om att i grunden kartlägga och analysera vems problemformuleringar som genererar forskningsutlysningar likväl som förslag på projekt.

Forskningsidéer och forskningsmedel påverkas också av dominerande normer vilket återspeglas i de utlysningar som sker, ansökningar som kommer in och utvärderingar som görs av dessa. En granskning från 2014 visade att kvinnliga forskare fick lägre forskningsanslag⁸⁴. En analys från 2019 av Vetenskapsrådets stöd visade att kvinnor fick lägre stöd men att stödet stod i proportion till könsfördelningen bland ansökningarna och drar slutsatsen att Vetenskapsrådets bedömningsprocess inte missgynnat varken män eller kvinnor som grupp⁸⁵. En fråga att ställa är efter vilka normer stöden fördelas. Vetenskapsrådet fördelar till exempel mer än dubbelt så mycket till natur- och teknik som humaniora och samhällsvetenskap⁸⁶. Med tanke på de utmaningar transportsystemet står inför, de transportpolitiska målen och de lösningar som bedöms krävas är det intressant att analysera och reflektera över fördelningen av forskningsresurser för transportsystemet – också utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

6.3 Transportsystemets akuta klimatomställning

Transportsystemet spelar en avgörande roll för hållbarhetsomställningen. Ett jämställt transportsystem har dessutom potentiellt positiva synergieffekter som till exempel minskad ytanvändning, ökad trafiksäkerhet och inte minst ökad folkhälsa. Men trots att behovet av omställning av transportsystemet är stort är mycket av det som görs och de beslut som fattas för transportsystemet fortfarande baserat på traditionella normer som lyfter fram prognoser och ökad bilanvändning.⁸⁷ För att nå transportsektorns klimatmål krävs tekniska lösningar för att effektivisera energianvändningen samt byte från fossila till icke-fossila drivmedel. Det krävs emellertid också en minskning av bilanvändningen till förmån för

84 Statskontoret, 2014. Forskningsanslagen ur ett jämställdhetsperspektiv.

85 Vetenskapsrådet, 2019. Jämställdhet i Vetenskapsrådets miljöstödd och excellenssatsningar Utfall av utlysningar gjorda 2004–2016.

86 <https://www.vr.se/analys-och-uppdrag/om-svensk-forskning/sa-finansieras-svensk-forskning.html>

87 Pettersson, 2014. Swedish infrastructure policy and planning – conditions for sustainability.

andra trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik samt ett minskat resande⁸⁸, vilket förutsätter en beteendeförändring⁸⁹. Sådana förändringar förutsätter ett paradigmskifte i vår syn på mobilitet och våra föreställningar om framtidens transportsystem.

Samtidigt som de skillnader som finns mellan män och kvinnor (som grupper betraktade) 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 välja ett mer hållbart sätt. Det går att i dagens transportsystem leva med ett mer hållbart transportbeteende. Med ett transportsystem utformat på jämställda mer hållbara normer skulle det dessutom vara enklare.

Det är en självklar demokratifråga att jämställt inkludera kvinnor och män i utformningen av transportsystemet, men det är även en jämställdhetsfråga att inkludera hållbarhetsperspektivet på utformningen av transportsystemet. För omställningens skull är det dessutom angeläget att ta tillvara alla möjligheter till ändrad inriktning – som till exempel inkluderande av 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.

88 Nilsson et al., 2013. I Ljuset Av Framtiden – Styrning Mot Nollutsläpp 2050

89 Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2016. Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior.

Referenser

Anfinsen, 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*.

Balkmar, D., 2012. *On men and cars: An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*, Linköping Universitet.

Bastian, A., 2017. *Explaining trends in car use*. KTH. Doctoral Thesis.

Bernhoft, IM., Carstensen, G., 2008. Preferences and behaviour of pedestrians and cyclists by age and gender. *Transportation Research Part F* 11(2):83–95.

Carlsson-Kanyama, A., Rätty, R., 2008. *Kvinnor, män och energi: makt, produktion och användning*, FOI-R-2513-SE.

Carlsson-Kanyama, A., Carlsson-Kanyama, K., Wester, M., Snickare, L., Söderberg, I., 2016. *Klimatarbete och kvinnorepresentation i svenska transport- och tillverkningsföretag*, KTH.

Cedersund, H-Å., Lewin, C., 2005. *Män och kvinnor i trafiken – en litteraturstudie*. VTI.

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.

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.

Edwards, J.B., McKinnon, A.C., Cullinane, S.L., 2010. Comparative analysis of the carbon footprints of conventional and online retailing A “last mile” perspective *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* Vol. 40. 103–123.

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.

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*.

Eriksson, J., Knudsen, E., Strandroth, J., 2008. Trafikskador ur ett genusperspektiv. Rapport 2008:63. Vägverket Konsult.

Focas, C., Christidis, P., 2017. Peak Car in Europe? *Transportation Research Procedia* 25, 531–550.

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.

Gil Solá, A., 2015. På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling. Avhandling Göteborgs universitet.

Gil Solá, A., Larsson, A., Vilhelmsson, B., 2019. Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet. *Working Paper in Human Geography* 2019:1.

Gullers Grupp, 2018. Allmänheten om klimatet 2018 – en kvalitativ undersökning om den svenska allmänhetens syn på lösningar för klimatet”. [Gjord på uppdrag av Naturvårdsverket.]

Hanson, S., 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture*. Vol. 17, No. 1, February 2010, 5–23

Hjorthol, R.J., Levin, L., Sirén, A., 2010. Mobility in different generations of older persons. The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden. *Journal of Transport Geography* 18, 624–633.

Hultman, M., 2017. Exploring Industrial, Ecomodern, and Ecological Masculinities”, i *Routledge Handbook of Gender and Environment*, redigerad av MacGregor, S. Routledge, s. 108–122.

Indebetou, L., 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser m a p miljö, ytbehov och ekonomi. Rapport 10105, Trivector Traffic AB.

Isaksson-Hellman, I., 2011. Fotgängarolyckor. Rapport 2011:01. If Skadeförsäkring AB.

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.

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.

Johnston, R., Deeming, C., 2016. British political values, attitudes to climate change, and travel behaviour. *Policy & Politics*, Volume 44, Number 2, 191–213.

Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L., 2019. Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities. Manuscript.

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.

Liu, C., 2018. Are women greener? Corporate gender diversity and environmental violations, *Journal of Corporate Finance*, vol. 52:C, s. 118–142.

Lo, S.H., van Breukelen, G.J.P., Peters, G-J.Y., Kok, G., 2013. Proenvironmental travel behaviour among office workers: A qualitative study of individual and organizational determinants. *Transport Research Part A*. Volume 56, 11–22.

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.

Mulley, C., 2017. Mobility as a Services (MaaS) – does it have critical mass? *Transport reviews*, 37(3): 247–251.

Nicolas, J.P., Pelé, N., 2017. Measuring trends in household expenditures for daily mobility. The case in Lyon, France, between 1995 and 2015. *Transport Policy* 59, 82–92.

Nilsson, L.J., Khan, J., Andersson, F.N.G., Klintman, M., Hildingsson, R., Kronsell, A., Pettersson, F., Pålsson, H., Smedby, N., 2013. I Ljuset Av Framtiden – Styrning Mot Nollutsläpp 2050. LETS 2050-report. Lund University.

Nissinen, A., Heiskanen, E., Perrels, A., Berghall, E., Liesimaa, V., Mattinen, M., 2015. Combinations of policy instruments to decrease the climate impacts of housing, passenger transport and food in Finland. *Journal of Cleaner Production*. 107, 455e466.

Novikova, O., 2017. The Sharing economy and the Future of Personal Mobility: New models Based on Car sharing. *Technology Innovation Management Review*. Volume 7, Issue 8.

Paterson, M., 2007. *Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge University Press, Cambridge.

Pettersson, F., 2014. Swedish infrastructure policy and planning – conditions for sustainability. Lunds Universitet.

Pohl, H., 2017. The automotive industry in Sweden. A cluster study. *Vinnova Analysis* 2017:04.

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.

Pronello, C., Gaborieau, J-B., 2018. Engaging in Pro-Environment Travel Behaviour Research from a Psycho-Social perspective: A Review of Behavioural Variables and Theories. *Sustainability* 10(7):2412.

Rydhagen, B., 2013. *Genus och miljö. Genusaspekter på miljö och hållbar utveckling*, Lund Studentlitteratur.

SCB, 2012. Mäns hushållsarbete ökar – men kvinnorna gör fortfarande mest hemma. [Hämtad från https://www.jamstalldhetskartan.se/images/pdf/LE0001_2012K01_TI_06_A05T11201.pdf 2019-09-25]

Smidfelt Rosqvist, L., 2019. Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too: From One to Many Tracks. January 2019.

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.

Smidfelt Rosqvist, L., Dickinson, J., Billsjö, R., Nilsson, A., Söderström, L., 2010. Jämställdhet i infrastrukturplaneringen – en utvärdering. Trivector Rapport 2010:38.

Smidfelt Rosqvist, L., Ljungberg, C., Evanth, K., 2008 Om transporter och infrastruktur till Region Skånes klimatberedning. Trivector Traffic 2008:77.

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.

Statskontoret, 2014. Forskningsanslagen ur ett jämställdhetsperspektiv. Rapport 2014:27.

Trafikanalys. 2013. Uppföljning av de transportpolitiska målen. Rapport 2013:4

Trafikverket, 2014. Trafiksäkerhet: Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2014. Trafikverket Publikation 2014:117.

Vetenskapsrådet, 2019. Jämställdhet i Vetenskapsrådets miljöstödd och excellenssatsningar Utfall av utlysningar gjorda 2004–2016.

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.

Wennberg, H., Sundberg, I., 2016. Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafiksäkerhet och trygghet. Trivector Rapport 2016:110.

Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L, Kronsell, A., Dymén, C., 2019. Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn. Slutrapport Energimyndigheten Dnr: 2016-008258.

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.

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, 331–337.

Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L., 2017. Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås? Bulletin 306. Lunds tekniska högskola.

Winslott Hiselius L., Smidfelt Rosqvist, L., 2016. Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior. Journal of Cleaner production 123, 34–41.

Vinnova rapport VR 2020:05

Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet
– behovet av ett missionsorienterat angreppssätt