

# Hållbar utveckling och Jämställdhet

– en policygranskning av mötet mellan två policyfält

Lisa Andersson

# Abstract

Sustainable development as a policy concept has during the last twenty years developed into a huge field where the environmental, economic and social areas of society are being intertwined. And the aim of these policies is to reach the goal of a global sustainable future for all. Even though, the social aspects of sustainable development has been shown to often be neglected in the analysis, and not least the gender perspective and with that gender equality, which is described as one of main conditions to be able to reach a sustainable development. The material for this study is exclusively policy texts and the objective is to problematize these documents concerning sustainable development from a gender perspective. In this study, the Swedish government, EU and UN policies regarding sustainable development will critically be examined, with a special focus of the areas of consumption and transportation. I study the meeting between the policy areas of gender equality and sustainable development and look at its implications. In doing this, I will apply Carol Bacchi's method "What's the problem represented to be?". The result shows that gender aspects of sustainable development often are invisible in these policies. Even though that in the areas of transportation and consumption are clear, that gender differences are present and important to take into account to be able to reach a sustainable development.

*Nyckelord:* hållbar utveckling, genus, jämställdhet, policy, transport, konsumtion  
*Antal ord:* 9 996

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	En bakgrund till hållbar utveckling.....	2
1.2	Syfte och frågeställningar.....	4
<b>2</b>	<b>Metodologiska perspektiv</b> .....	<b>5</b>
2.1	Material .....	7
2.1.1	Avgränsningar .....	8
<b>3</b>	<b>Teori</b> .....	<b>9</b>
3.1	Konsumtion – betydelsen av <i>vem</i> som konsumerar <i>vad</i> .....	10
3.2	Genus och transport.....	12
<b>4</b>	<b>Konsumtion</b> .....	<b>14</b>
4.1	Policydokumenten .....	14
4.1.1	FN - Agenda 21 .....	14
4.1.2	EU - Förnyad strategi för hållbar utveckling .....	14
4.1.3	Sverige - Strategiska utmaningar, en vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling .....	15
4.2	”What’s the problem represented to be?” .....	15
4.3	Implikationer ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv.....	17
<b>5</b>	<b>Transport</b> .....	<b>19</b>
5.1	Policydokumenten .....	19
5.1.1	FN - Agenda 21 .....	19
5.1.2	EU - Förnyad strategi för hållbar utveckling .....	19
5.1.3	Sverige - Strategiska utmaningar, en vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling .....	20
5.2	”What’s the problem represented to be?” .....	21
5.3	Implikationer ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv.....	22
<b>6</b>	<b>Slutsats</b> .....	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>Referenser</b> .....	<b>25</b>

# 1 Inledning

Sustainable development can only be achieved through long-term investments in economic, human and environmental capital. At present, the female half of the world's human capital is undervalued and underutilised the world over (...) Closing the gender gap depends on enlightened government policies which take gender dimensions into account - OECD 2008:3.

*Hållbar utveckling* associerar förmodligen de flesta med frågor som i första hand rör klimat och miljö. Dock så innefattar begreppet ett bredare perspektiv än så då hållbar utveckling tar ett helhetsgrepp på såväl miljö, ekonomi samt den sociala dimensionen av samhället (Skr.2001/02:172). Hållbar utveckling som policykoncept har under de senaste åren fått ett stort genomslag både internationellt genom organisationer som FN och EU, samt på en nationell nivå i Sverige. Vad som är ytterligare anmärkningsvärt med detta är att det inte enbart är staten och den offentliga sektorn som anammat hållbar utveckling som ett värde. Detta har även skett i såväl den ideella sfären som den privata sektorn, där arbetet med Corporate Social Responsibility (CSR) har blivit ett utbrett fenomen.

Hållbar utveckling är tillsynes lite av ett *buzzword* och något som "alla" använder sig av och är positivt inställda till. Men hur och är detta i realiteten möjligt? Att många av oss kan komma överens om att hållbar utveckling är ett gott värde må vara en sak, men att samma konsensus skulle råda angående vad detta egentligen innebär samt hur detta ska uppnås inom de tre sfärerna miljö, ekonomi och socialt måste anses mindre sannolikt. Även Elin Wihlborg och Karin Skill uppmärksammar denna tillsynes opolitiska politik och menar "[h]ållbar utveckling som mål är mycket mer politiskt än vad det ger intryck av. Målen om ekologisk, ekonomisk och social hållbar utveckling är diffusa och det finns egentligen många olika tolkningar av vad som är hållbart, inte minst i ekonomisk och social mening" (Wihlborg & Skill 2004:64f.). Vidare menar de två författarna att en ytterligare aspekt som gör att just policydokument rörande hållbar utveckling intressant att studera närmare är att styrnings försök genom breda policydokument ofta är svårt att implementera (Wihlborg & Skill 2004:47).

Jag menar att det finns något som kan beskrivas som ett "konsensus skimmer" över hållbar utveckling som policykoncept. Något som enligt mig är ytterst anmärkningsvärt då hållbar utveckling som jag tidigare påpekat är politik i allra högsta grad, då detta är ett värde och vision som innehåller såväl mål som åtgärder. En politik som innefattar miljö, ekonomi och sociala aspekter som tillsynes är utan konflikt är att betrakta som förbryllande. Fokuset för denna uppsats kommer alltså att vara på hållbar utveckling och mer specifikt på den sociala dimensionen som ofta är bristfälligt uppmärksammas i analyser av hållbar utveckling (Wihlborg & Skill 2006:9, Johnsson Latham 2007:21,25). För att

ytterligare avgränsa mig inom detta enorma fält så är det genus- och jämställdhetsperspektivet i policydokument rörande hållbar utveckling som står i fokus. Relevansen i att göra detta är, utöver att synliggöra rättvise- och maktaspekter ur ett könsperspektiv, att jämställdhet beskrivs som ett av de bärande värdena och en avgörande faktor för att uppnå en hållbar utveckling (Johnsson Latham 2007:9,25, Skr. 2001/02:172 s.42). För att problematisera förståelsen av policydokument rörande hållbar utveckling så kommer i denna studie den svenska statens, EU:s och FN:s policydokument angående hållbar utveckling att kritiskt granskas med ett särskilt fokus på just genus- och jämställdhetsaspekter i dessa policys.

Studiens disposition är upplagd på så sätt att jag inledningsvis kommer att ge en bakgrund till hållbar utveckling generellt samt att redovisa mitt syfte och mina frågeställningar. Sedan följer en genomgång av min metod, mitt material samt studiens avgränsningar. På detta följer teoridelen där jag redovisar mina teoretiska ingångar till empirin för att sedan efterföljas av två analyskapitel med fokus på konsumtion och transport. Avslutningsvis i uppsatsen finns mina slutsatser.

## 1.1 En bakgrund till hållbar utveckling

1987 var året då FN:s World Commission on Environment and Development (WCED) publicerade *Our Common Future*, även kallad Brundtland rapporten efter den dåvarande norska statsministern Gro Harlem Brundtland som var ordförande i kommissionen. Denna rapport brukar ofta beskrivas som en startpunkt för det globala arbetet med hållbar utveckling. Brundtland rapporten definierar hållbar utveckling både som mål och som metod och detta brukar beskrivas som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov" (WCED 1987:7). Arbetet med hållbar utveckling i FN har sedan fortsatt och idag är det FN:s kommission för hållbar utveckling (CSD) som bär huvudansvaret för frågorna. CSD bildades efter FN:s konferens om miljö och utveckling i Rio de Janeiro 1992, där bland annat Agenda 21 antogs. Målet med bildandet av CSD var att detta skulle vara det centrala FN-organet för utveckling och uppföljning av målen från mötet. CSD:s arbetsprogram är uppdelat i tvåårs cykler. Under jämna årtal, de så kallade översynsåren, ska CSD fokusera på framsteg och utmaningar i genomförandet av åtaganden rörande hållbar utveckling. Ojämna årtal, de så kallade policy åren, ska CSD tydliggöra åtaganden och åtgärder inom områden som identifierats som särskilt problematiska under översynsåret (Johnsson Latham 2007:10f., Regeringskansliet 2011a, b).

Givetvis är även EU en internationell aktör i frågor rörande hållbar utveckling och där EU:s "Sustainable Development Strategy" (SDS), som senast reviderades 2006, är det ledande dokumentet. Kommissionen lägger vartannat år fram en lägesrapport om genomförandet av strategin för hållbar utveckling i EU och medlemsstaterna. Lägesrapporten innehåller också framtida prioriteringar, riktlinjer och åtgärder. Kommissionens lägesanalys bygger på en omfattande

uppsättning indikatorer för hållbar utveckling. På grundval av Kommissionens lägesrapport ser Europeiska rådet över framstegen och prioriteringarna i december vartannat år. Rådet ger allmänna riktlinjer om politik, strategier och instrument för hållbar utveckling, med beaktande av Lissabonstrategins prioriteringar för tillväxt och sysselsättning. På så sätt kan resultaten av EU:s strategi för hållbar utveckling bidra till arbetet inom ramen för Lissabonstrategin och möjliggöra en enhetlig hantering av övergripande frågor som klimatförändringar, energieffektivitet, åldrande och social sammanhållning. Inom EU pågår en diskussion om hur strategin för hållbarutveckling bör utvecklas vidare i framtiden. Senast 2011 kommer Europeiska rådet att besluta när en övergripande översyn av strategin behöver inledas (Regeringskansliet 2011c).

En hållbar utveckling är en övergripande målsättning för EU och genomsyrar all unionens politik och verksamhet. EU:s strategi för hållbar utveckling bildar ramen för en långsiktig hållbarhetsvision där ekonomisk tillväxt, social sammanhållning och miljöskydd går hand i hand och ömsesidigt stöttar varandra. – Regeringskansliet 2011c.

Den svenska kontexten är givetvis mycket färgad av den övergripande internationella diskursen, i synnerhet med tanke på EU:s engagemang i frågan och hållbar utveckling är ett övergripande mål för regeringens politik. Hållbar utveckling anses av den svenska staten de facto vara ett värde så högt hållet, att det finns inskrivet i 2§ i Regeringsformen. Sveriges första nationella strategi för hållbar utveckling lämnades till riksdagen 2002, *Nationell strategi för hållbar utveckling* (Skr. 2001/02:172). Strategin var ett steg i arbetet med att integrera de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, sociala och miljömässiga dimensionen. Strategin hade två huvudsakliga syften: att uppfylla det internationella åtagandet att presentera en strategi för hållbar utveckling till FN under 2002 samt att redovisa och planera arbetet med hållbar utveckling i Sverige (Skr. 2001/02:172). Den första revideringen gjordes år 2004 utifrån åtagandena från världstoppmötet om hållbar utveckling i Johannesburg 2002, där hållbar utveckling blev definitivt erkänt som en överordnad princip för FN:s arbete (Skr 2003/04:129). *Strategiska utmaningar – En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling* som överlämnades till Riksdagen i mars 2006 är den senaste revidering av den svenska strategin för hållbar utveckling där fyra strategiska utmaningar står i fokus: bygga samhället hållbart, stimulera en god hälsa på lika villkor, möta den demografiska utmaningen samt att främja en hållbar tillväxt. En mängd indikatorer, varav tolv huvudindikatorer (se bilaga1), har valts ut för att mäta om arbetet för en hållbar utveckling går åt rätt håll (Skr. 2005/06:126). En revidering av strategin planeras att genomföras av Regeringen under 2010, något som i skrivande stund dock ännu inte skett.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Det övergripande syftet med denna studie är att kritiskt granska FN:s, EU:s och Sveriges ledande policydokument rörande hållbar utveckling ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv. Min studie kan med andra ord förstås som ett fall av policyproblem och mer specifikt en ambition att problematisera hållbar utveckling som policykoncept med ett särskilt fokus på genus- och jämställdhetsaspekter. I min analys kommer tyngden att ligga vid det innehållsmässiga från ett genusperspektiv i policydokumenten med hjälp av Carol Bacchi's metodverktyg. Uppsatsens syfte är tätt sammankopplad med metoden och som Carol Bacchi påpekar, i policydokument finns problemrepresentationer närvarande och analyser av policydokument ger oss även en förståelse hur styrning går till och vilka implikationer detta får för dom som styrs (Bacchi 2009:10). Som jag tidigare påpekade är analyser av den sociala dimensionen av hållbar utveckling ett försummat område och i och med detta även könspektivet i hållbarhetsanalyser (Wihlborg & Skill 2006:9, Johnsson Latham 2007:21,25). Detta gör att det finns ett behov av denna typ av studier. Min avsikt är alltså att genom att fokusera på genus - och jämställdhetsaspekter i FN:s, EU:s och Sveriges policys rörande hållbar utveckling, problematisera utformningen och innehållet i dessa. Jag studerar mötet mellan policyområdena jämställdhet och hållbar utveckling och ser till dess implikationer. Min övergripande frågeställning lyder som följer:

*Finns det en innehållsproblematik ur ett genusperspektiv i FN:s, EU:s samt Sveriges policys rörande hållbar utveckling?*

Mina underfrågor till denna övergripande frågeställning är min metods två huvudfrågor, något som jag även kommer att diskutera närmare i mitt metodavsnitt. Dessa är:

*Vilken är problemrepresentationen i policyn?*

*Vad har lämnats oproblematiserat i denna problemrepresentation?*

## 2 Metodologiska perspektiv

I detta avsnitt har jag för avsikt att visa på mina metodologiska ingångar till analysen, att redovisa mitt material samt mina avgränsningar. Studiens övergripande metod är textanalysen och Göran Bergström och Kristina Boréus pekar på att det är genom språket som den politiska och social verkligheten konstitueras. Maktaspekten menar författarna här är tydlig då det är i diskurserna som viss specifik kunskap blir erkänd som den rätta och sanna. Diskurser producerar med andra ord vad vi förstår som ”sant”. Detta innebär att diskurser får direkta implikationer då den rekommenderar vissa handlingar och en viss politisk praktik och detta påverkar i sin tur relationerna mellan olika grupper i samhället (Bergström & Boréus 2005:326ff.). Språkets har i min studie stor givetvis betydelse då det är policydokument som granskas, i synnerhet relevant är den aspekt som författarna lyfter angående produktionen av ”sanningar” då FN, EU och svenska staten får betraktas som betydelsefulla och inflytelserika kunskapsproducenter. Vad som i dessa instanser lyfts som problem kan med stor sannolikhet sägas få direkta implikationer i samhället och inte minst har potentialen att påverka grupprelationer, och mer specifikt för min studie – relationen mellan män och kvinnor.

Marianne Winther Jørgensen och Louise Philips beskriver diskurser som ett bestämt sätt att tala om och förstå världen och att vårt tillträde till verkligheten alltid går genom språket. Vårt sätt att tala på avspeglar inte neutralt vår omvärld, våra identiteter och sociala relationer utan spelar en aktiv roll i skapandet och förändringen av dem. De olika diskurserna pekar ut olika handlingar som möjliga och relevanta i situationen. Därmed får den diskursiva förståelsen sociala konsekvenser (Winther Jørgensen & Philips 2000:7,15). Även om min analys inte är en regelrätt diskursanalys finns förståelsen av diskurser och dess betydelse närvarande, i synnerhet med tanke på att jag har valt att huvudsakligen använda mig av Carol Bacchi’s verktyg som tar avstamp i poststrukturell teori. Bacchi’s metodologiska antaganden menar jag i denna uppsats även blir mina och diskurser och förståelser av dessa finns som förutsättning till min metodologi. Vidare kan även sägas att metoden är kritisk och har utöver den poststrukturella skolan sina rötter i socialkonstruktivismen och i feministisk teori. Det finns även en tydlig normativ ansats i och med användandet av Bacchi’s metod. Metoden som kan sammanfattas i frasen – ”what’s the problem represented to be?”.

The goal of a 'what's the problem represented to be?' approach to policy is to problematise (interrogate) the problematisations in selected government policies, through scrutinising the premises and effects of the problem representations these problematisations contain - Bacchi 2009:14.



Termen policy är för det mest associerat med ett program, eller en handlingsplan. Bacchi menar att det även finns ett förgivet tagande att dessa handlingsplaner är något gott och något önskvärt. Detta menar dock författaren inte bör tas förgivet då varje beskrivning av ett problem är en tolkning, och dessa tolkningar innehåller bedömningar och val (Bacchi 1999:1). "The approach frames policy not as a respond to existing conditions and problems, but more as a discourse in which both problems and solutions are created" (Bacchi 1999:2). Detta gör att det är problematiseringar snarare än problem som studeras, detta då författaren hävdar att man inte "hittar" problem utan att dessa snarare skapas (Bacchi 1999:9). "Policies *give shape* to problems; they do not *address* them" (Bacchi 2009:10). Bacchi menar vidare, och refererar till Shore och Wright, att policys har en kulturell dimension då denna formas i specifika kulturella, historiska, internationella och nationella kontexter. Policyn kan alltså förstås som en kulturell produkt (Shore och Wright i Bacchi 2009:10). Bacchi hävdar att det är av stor vikt att i policyanalysen att se till vad som beskrivs som orsaken till problemet samt hur problemet formuleras, vilka lösningar som presenteras och om dessa sammanstämmer med problemformuleringen (Bacchi 2009:13). Eftersom vi till stor del styrs av problemrepresentationer är det av yttersta vikt att kritiskt granska dessa. Vidare menar Bacchi att det är viktigt att reflektera kring vilka frågor som inte diskuteras på grund av problemkonstruktionen (Bacchi 1999:6).

A What's the Problem? approach insists that it is crucial to reflect upon the representations offered both by those who describe something as a problem and by those who deny an issue problem status. Its purpose is to create a space to consider competing constructions of issues addressed in the policy process, and the ways in which these constructions leave other issues untouched - Bacchi 1999:4.

Även Mieke Verloo m.fl. menar att policyaktörer uppmärksammar vissa problem, argument, aktörer och samtidigt ignorerar och marginaliserar andra (Verloo m.fl. 2007:38). Verloo m.fl. talar om jämställdhet som ett "öppet koncept" något jag menar man även i viss mån kan förstå hållbar utveckling som (Verloo m.fl. 2007:31).

This because policy frames operating both explicitly and implicitly in the discourse of policy actors drive the latter to select and focus attention on certain issues, arguments, and actors, while at the same time ignoring or marginalizing others. The awareness of inconsistencies and exclusion in policy discourses can be a powerful tool for both sharpening the formulation of gender policies and minimizing processes of exclusion - Verloo m.fl. 2007:38.

Bacchi ställer upp en rad frågor till texten som jag i min analys avser att använda mig av i min närläsning av texterna kopplat till de teoretiska ingångar jag ställer upp, dessa är:

*Vilket är problemet "represented to be" i policyn? Vilka förutsättningar eller antaganden ligger till grund för denna problemrepresentation?*

*Vad har lämnats oproblematiserat i denna problemrepresentation? Vart finns tystnader? Kan problemet formuleras annorlunda? Vilka blir effekterna av denna typ av problemrepresentation? (Bacchi 2009:xii, 18,34).*

## 2.1 Material

Materialet för denna studie är uteslutande texter och mer specifikt så är det policytexter som står i fokus. Totalt är det tre stycken policytexter och dessa är; *Agenda 21* som är FN:s globala handlingsplan för hållbar utveckling som antogs i Rio de Janeiro 1992 och anger långsiktiga mål och riktlinjer för arbetet med hållbar utveckling. Programmet innehåller 40 kapitel uppdelat i fyra olika avsnitt: sociala och ekonomiska dimensioner, bevara och förvalta resurser, stärka viktiga samhällsgrupper samt medel för genomförande. Två ytterligare dokument antogs i Rio de Janeiro, där i synnerhet Riodeklarationen är tätt sammanlänkad med Agenda 21. Riodeklarationen i sin tur innehåller 27 grundläggande principer för miljö- och utvecklingsarbete (Regeringskansliet 2011e).

EU:s *Förnyad strategi för hållbar utveckling* antogs vid Europeiska rådets möte i juni 2006. Den bygger vidare på den strategi som antogs i Göteborg under juni månad 2001. Resultatet är en gemensam, enhetlig strategi för hur EU effektivare ska möta de utmaningar som hållbar utveckling medför. Strategin för hållbar utveckling och EU:s strategi för tillväxt och sysselsättning, den så kallade Lissabonstrategin, kompletterar varandra. Strategin för hållbar utvecklings övergripande syftet är att fastställa och utveckla åtgärder så livskvaliteten ständigt kan förbättras, både för nuvarande och kommande generationer. Strategin innehåller ett stort antal mål och åtgärder inom sju utvalda huvudområden; klimatförändringar och ren energi, hållbar transport, hållbar produktion och konsumtion, bevarande och förvaltning av naturresurser, folkhälsa, social integration, demografi och invandring samt globala utmaningar när det gäller fattigdom och hållbar utveckling (Regeringskansliet 2011c).

Som jag i avsnitt 1.1 redovisade för är Regeringens skrivelse 2005/06:126 *Strategiska utmaningar - En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling* den tredje och senaste svenska strategin för en hållbar utveckling.

Dessa texter faktiska relevans skulle kunna ifrågasättas på så sätt att dessa inte är regler och lagar, utan snarare istället är rekommendationer och riktlinjer. Jag menar dock att trots att dessa dokument är att betrakta som en form av mjukare styrning är det enligt mig av yttersta vikt att kritiskt granska dessa. Detta då det är oerhört tunga och inflytelserika instanser som har formulerat dessa policys och dessa kommer med största sannolikhet att resultera i faktiska reella effekter för människor. Som Bacchi säger "[t]his way of approaching 'policy' (...) is part of a

larger project: to understand how governing takes place, and with what implications for those so governed” (Bacchi 2009:10).

### 2.1.1 Avgränsningar

Hållbar utveckling är, som jag tidigare diskuterat, ett vitt begrepp såväl som policyområde, kunskapsfält och praktik. Detta gör att avgränsningar är absolut nödvändiga för att kunna närma sig fältet. I denna uppsats finns fokus på den statliga och mellanstatliga/överstatliga nivåns styrningsförsök för att få till stånd en hållbar utveckling och som här granskas ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv. Jag har valt att använda mig av de tre ledande och övergripande policydokumenten rörande hållbar utveckling från FN, EU och svenska staten då textmassan som cirkulerar kring dessa dokument är kolossal. Vidare har även avgränsningar gjorts i dessa dokument då det i denna studie är framförallt är konsumtion och transport som diskuteras. Mitt fokus på genus- och jämställdhetsaspekter är ett ytterligare steg i avgränsningen då min metod är alltför omfattande för att på detta utrymme genomföra en mer omfattande analys av policydokumenten i sin helhet.

Avslutningsvis vill jag även här passa på att kort redogöra för min användning av begreppen genus och jämställdhet då jag både använder mig av dessa begrepp separat men även som helhet, då jag exempelvis använder mig av genus- och jämställdhetsaspekter/perspektiv. Genusbegreppet används för att belysa att kön och vår förståelse av betydelsen av kön i första hand är en social och kulturell konstruktion. Detta gör att betydelsen av kön kan vara föränderligt över tid och på många sätt är kontextbundet. Att förstå kön och betydelsen av det som i första hand en social konstruktion kan på många sätt ställas i motsats till biologismen som gärna förklarar skillnader mellan kvinnor och män som av naturen givna. Jämställdhet däremot brukar beskrivas som ett politiskt mål där målet är att kvinnor och män ska ha samma rättigheter, möjligheter och skyldigheter (Wahl m.fl. 2001). Mitt val att använda mig av kombinationsbegreppet för att inkludera samt påpeka såväl den sociala konstruktionen samt det politiska normativa målet.

### 3 Teori

I detta avsnitt kommer jag att visa på de teoretiska ingångar som jag kommer att använda mig av i analysen av mitt material. Detta första avsnitt kan även ses som en introducerande forskningsöversikt för fältet. Detta menar jag även visar på den kunskapslucka som finns på området vilket påvisar behovet av ytterligare studier inom fältet för policystudier, hållbar utveckling och genus. Den forskning som finns inom området för hållbar utveckling och genus är idag till största del inriktad gentemot utvecklingsstudier.

Jag inleder med att ge en överblick över texterna för att sedan göra en tvådelad indelning på tema konsumtion och transport. Dessa två områden har jag valt för att göra en ytterligare avgränsning i studien och på grund av att dessa två är bärande aspekter av hållbar utveckling, samt att dessa två även till viss del är beforskade ur ett genusperspektiv.

Elin Wihlborg och Karin Skill menar i sin undersökning *Sustainable development in practice – a female responsibility?* (2006) att policyinstrumenten för förändringar mot en mer hållbar utveckling är trubbiga, och påpekar även att policyinstrument trots goda avsikter kan ge oförutsedda och oönskade konsekvenser (Wihlborg & Skill 2006:3). Syftet med studien beskriver författarna på följande vis "the ambition of this paper is to analyze influences of policy instruments aiming at a more sustainable society, on gender divisions in everyday life" (Wihlborg & Skill 2006:4). Fokuset finns på samspelet mellan aktivitetsmönster i vardagen och policys för hållbar utveckling i svenska hushåll. Empirin är baserad på en fältstudie som genomfördes i 23 hushåll genom djupintervjuer och tidsdagböcker. Analysen fokuserar på tre specifika områden där genus blir tydligt i relation till vad författarna betecknar som "gröna aktiviteter" nämligen; konsumtion, sopsortering och transport (Wihlborg & Skill 2006:4).

Wihlborg och Skill är även författarna till ytterligare en rapport som jag här har valt att använda mig av, nämligen *Jämställd hållbar framtid - Idéer och vardag i samspel* (2004). I den här rapporten diskuteras genusaspekter på miljöpolitiken och sambanden mellan jämställdhet och hållbar konsumtion (Wihlborg & Skill 2004:7,15). Wihlborg och Skill använder i sin analys tre klassiska dikotomier inom ramen för feministisk forskning för att se på hållbar utveckling ur ett genusperspektiv. De första två; privat – offentligt, insida – utsida kan enkelt förklaras som att det som sker hemma i den privata sfären kodas som kvinnligt och offentligheten har en manlig könsmärkning. Den tredje dikotomin är betalt – obetalt, där ett exempel är att kvinnor statistiskt sett utför dubbelt så mycket obetalt arbete i hemmen i jämförelse med män. Detta kan även kopplas till begreppet genusarbetsdelning (Wihlborg & Skill 2006:8,10). Många av de medel

som föreslås för att uppnå en hållbar utveckling, exempelvis källsortering, menar Wihlborg och Skill kommer att resultera i att hushållen tar aktiv del genom mer obetalt hemarbete. Det finns därför en risk att mer arbete inom hushållet resulterar i fortsatt och eventuellt ökande genusarbetsdelning (Wihlborg & Skill 2004:9).”Även om miljöhänsyn är något relativt nytt för svenska hushåll så inordnas det i relation till de aktivitetsmönster som hushållen redan upprättat. Att ett hushåll börjar agera allt mer miljövänligt kan således inte sägas påverka deras arbetsfördelning, snarare kanske den förstärks” (Wihlborg & Skill 2004:67).

Gerd Johnsson Latham rapport *En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling* (2007) belyser hur kvinnor lever mer hållbart och avger ett mindre ekologiskt fotavtryck än män – och varför – och hur jämställdhet är en förutsättning för hållbar utveckling. Studien syftar till att lyfta fram ofta förbisedda fakta om olikheter i fråga om kvinnors och mäns livsstilar som Johnsson Latham menar är avgörande för ett framgångsrikt arbete med hållbar utveckling (Johnsson Latham 2007:8). Utöver nationella exempel främst från Sverige pekar studien på globala aspekter, exempelvis; 1) rika människors överkonsumtion – och särskilt rika mäns eftersom gruppen män har större inkomst, förmögenhet och inflytande än kvinnor världen över samt 2) fattiga människors ohållbart låga konsumtion – och då särskilt fattiga kvinnors som en följd av underordning och bristande resurser. En miljard av jordens cirka sex miljarder människor beräknas stå för 75 % av energiförbrukningen, ibland storkonsumenterna finns Sverige representerat i topp tio (Johnsson Latham 2007:10,34). Författaren menar även att vi bör uppmärksamma vilka det är som i Riodeklarationen refereras till som "the polluters" (förorenarna) bland annat ur ett könsperspektiv och vidare diskutera det som definieras som ett "gemensamt men diversifierat ansvar" för att åtgärda de problem som uppstått (Johnsson Latham 2007:7). Ett sådant exempel är att i miljö och klimatfrågor uppmärksammas sällan exempelvis vem eller vilka som primärt förorsakar koldioxidutsläpp och klimatförändringar. Istället, menar Johnsson Latham, så inriktas diskussionen på hur tekniken – och yrkesgruppen teknologer, som mestadels är män – framställs som lösningen på problemen (Johnsson Latham 2007:25).

### 3.1 Konsumtion – betydelsen av *vem* som konsumerar *vad*

Miljöpolitiska styrmedel används för att påverka hur saker och ting konsumeras och hur det produceras. Politiska styrmedel för ökad jämställdhet utgår däremot från frågan vem som konsumerar och producerar. Det innebär att sådana politiska styrmedel inte entydigt kan sägas sammanfalla – Wihlborg & Skill 2004:62.

Att människors konsumtion och produktion påverkar jordens resurser har länge uppmärksamrats, men att konsumtionen och produktionen även påverkar och påverkas av mäns och kvinnors relationer till varandra nämns mindre ofta. För

människor världen över finns tre områden som är centrala i fråga om privatkonsumtion i relation till hållbar utveckling och där skillnaderna mellan människor världen över är mycket stora: *Transporter* kilometer per år med exempelvis med flyg, bil och båt. *Boende* mätt i bostadsyta per person med exempelvis AC och disk- och tvättmaskin. *Dagligvaror* så som mat (där köttkonsumtionen brukar pekas ut som en stor bov i dramat), dryck, kläder och fritid (Johnsson Latham 2007:32). Konsumtion är i hög grad ett uttryck för tillhörighet och i och med detta så är hur människor konsumerar är i hög grad relaterat till inkomst, förmögenhet, ålder och är även påtagligt könsrelaterat (Johnsson Latham 2007:32,36,44). Könsrelaterad konsumtion är även något som OECD har uppmärksammat och menar:

Consumption in OECD countries is distinctly gender-related. Women's consumption reflects that they generally earn less than men and have less money at their disposal. They are more likely to buy the cheaper basic essentials such as food, clothing and household articles. Men both earn and spend more than women and their purchases tend towards more expensive capital goods - Yaccato i OECD 2008:65.

För att illustrera skevheten i detta ger Johnsson Latham exemplet med kvinnors shopping som har varit en källa till en medial debatt kring kvinnors konsumtion och där handväskor (!?) har varit särskilt i blåsväder (se exempelvis DN *Dags för väskdebatt igen?*, SvD *Sahlin väska väcker debatt*). Johnsson Latham menar att det vore intressant att se hur stora belopp kvinnors "lyxkonsumtion" faktiskt rör sig om i förhållande till de inköp som görs av män (i motsvarande inkomstgrupper) som vanligtvis omfattar större kapitalvaror som hemelektronik, datorer, fritidsbåtar, motorcyklar och bilar (Johnsson Latham 2007:33).

Wihlborg och Skill menar att flöden av resurser som möjliggör konsumtion och även produktion tar tid. Därför är tiden och det som människor gör under en vanlig dag ett centralt perspektiv för att förstå konsumtion och produktion, och som tidigare påpekats så har arbetsfördelningen inom hushållet har en tydlig genusdimension (Wihlborg & Skill 2004:49f.). Samtliga författare är även överens om att det finns en problematik i hållbarhetspolicys, då dessa enligt författarna har något som kan beskrivas som ett problematiskt förhållande till konsumtion. Hobson menar att politiska styrningsförsök att minska konsumtionsnivåer idag är "politically untenable and economically undesirable" (Hobson i Wihlborg & Skill 2006:10). Wihlborg och Skill menar att de allra flesta policys idag rörande hållbar utveckling har sitt fokus på "resterna" av konsumtionen, så som exempelvis källsortering, snarare än försök att minska konsumtionsnivåerna (Wihlborg & Skill 2006:12). Minskad konsumtion och produktion pekas här alltså ut som ett område som "känsligt" för reglering. Johnsson Latham menar att det finns en genusproblematik där miljöfrågor kopplade till ekonomisk tillväxt uppmärksammas mer jämfört med miljöproblem som rör kvinnors och barns livsmiljöer (Johnsson Latham 2007:38f.).

Wihlborg och Skill menar att kvinnor generellt agera mer hållbart som konsumenter än män. Detta då de återvinner, källsorterar och handlar ekologiska produkter i högre utsträckning än män (Wihlborg & Skill 2006:11). Det har även

visat sig att kvinnor är mer positivt inställda till miljömärkningar. Men möjligheten att välja produkter och tjänster för sin konsumtion beror i hög grad på hushållets resurser. De resurser som finns att tillgå är därmed på många sätt avgörande för i vilken utsträckning individer har möjlighet att omsätta sina värderingar till handling (Wihlborg & Skill 2004:60).

## 3.2 Genus och transport

Movements are mainly technological activities, except walking. Technology is often connected to the male sphere - Mellström i Wihlborg & Skill 2006:15.

Transporter är också tydligt präglad av ett könsperspektiv eftersom individers möjligheter att röra sig fritt är en fråga om makt och resurser (Johnsson Latham 2007:9). Avsaknaden av säkra och tillgängliga transporter för kvinnor globalt minskar också kvinnors tillgång till utbildning, sjukvård, betalt arbete, sociala nätverk etc. (Johnsson Latham 2007:39). Johnsson Latham menar att förbättringar av kvinnors transportalternativ som stärker kvinnors sociala ställning kan gå hand i hand med lösningar som stärker den ekologiska hållbarheten (Johnsson Latham 2007:55). Det faktum att kvinnor reser avsevärt mindre än män mätt i km per år med bil, flyg, båt och MC gör att kvinnor förorsakar väsentligt mindre utsläpp av koldioxid än män. Om kvinnors konsumtionsnivå skulle vara norm skulle både utsläpp och klimatförändringar vara avsevärt mindre än idag (Johnsson Latham 2007:8).

Skillnader mellan mäns och kvinnors resande skapar därför även skillnader i energiförbrukning. Män reser längre och med mer energikrävande transportmedel och orsaken till detta beskriver Carlsson Kanyama är att män och kvinnor arbetar inom olika sektorer, skillnader körkortsinnehav, inkomst och bilinnehav (Carlsson Kanyama i Johnsson Latham 2007). Ungefär 9 % av jordens befolkning äger en bil. Merparten av dessa kan antas vara män då det i ett relativt jämförbart land som Sverige är 75.9 % män som är bilägare, samt beräknas stå för 75 % av allt bilkörande i Sverige mätt i personkm. I statistiken jämförs ofta "kvinnors och mäns" användning av bil, Johnsson Latham menar dock att det vore mer relevant att jämföra gruppen "mammor med barn" med gruppen "män" (Johnsson Latham 2007:34,48f.,53). Inom området genus och transport bör även Tora Friberg nämnas då hon skrivit en rad publikationer på temat. Friberg menar att kvinnors resande centreras kring bostaden som utgör den privata sfärens rum, och tillgången till bil för kvinnor är avgörande på så sätt att om kvinnan lever i ett hushåll med bil är det sällan hon är den enda individ i hushållet som bestämmer om bilens användning. Det är endast i hushåll med två bilar som kvinnan tycks ha samma tillgång till bil som män har (Friberg i Johnsson Latham 2007, Friberg i Brusman m.fl. 2008).

Friberg menar vidare att det främsta hindret mot mer miljövänligt resande inte är bristande medvetenhet, snarare kostnader och tidsvinster som anses vara en viktig faktor för många hushålls val av färdmedel. För att bryta resmönster krävs

oftast större förändringar som att byta arbetsplats, flytta eller att bli arbetslös. Förflyttningarna och dess betydelse är inbäddade i vardagens aktiviteter och för kvinnorna har det visats sig att tiden är en primär fråga. Främst de förvärvsarbetande kvinnorna med barn uttrycker att deras problem är att få tiden att räcka till (Friberg 1999 Johnsson Latham 2007). Kvinnors tidsfattigdom är även en aspekt som belyses av OECD (OECD 2008:14) och att denna tidsfattigdom hos kvinnor gör att män därmed har en välfärdsfördel i jämförelse med kvinnor (Johnsson Latham 2007:14). Wihlborg och Skill menar att detta kan ses som ett uttryck för att kvinnors tid värderas lägre än mäns (Wihlborg & Skill 2006:16). Skillnader i förflyttningsmönster mellan män och kvinnor så som att kvinnor oftare rör sig kortare sträckor närmare bostaden, kan ses som ett resultat av en specifik arbetsdelning mellan könen där kvinnor vanligtvis har ett större ansvar för hem och barn. Friberg menar även att det kan förstås som ett resultat av att kvinnor som underordnad grupp haft mindre möjlighet att direkt påverka den fysiska strukturen gällande både bebyggelse, transportleder och transportmedel (Friberg i Johnsson Latham 2007). Fribergs slutsatser är att kvinnor reser kortare sträckor än män. Män gör flest tjänsteresor och kvinnor flest inköpsresor samt hämtar och lämnar barn för barntillsyn. Män i åldern 45-54 år reser mest både vad gäller restid och reslängd (Friberg i Johnsson Latham 2007).

Det finns alltså tydliga könsskillnader när det gäller rörligheten i vardagen. Skillnader mellan män och kvinnor framträder tydligt i resmönster, ärendemönster och färdmedelsval. Kvinnor nyttjar kollektivtrafiken mer än män, men det kan inte förklaras av att de är mer miljömedvetna menar Ericsson och Garvill. Det handlar snarare om komplexa maktrelationer i hushåll och samhälle som gör att kvinnor sällan har tillgång i lika stor utsträckning som män till den resurs som en privat bil utgör. Därför hävdar Ericsson och Garvill att förbättrad kollektivtrafik inte skall ses som en jämställdhetsåtgärd, något som ofta framhålls som ett argument för en utökad och förbättrad kollektivtrafik. Författarna menar att det snarare riskerar att låsa fast den ojämställdhet som idag råder i utnyttjandet av kollektivtrafiken. Författarna menar att en sådan åtgärd till och med skulle kunna tolkas som könsblind. De uppmärksammar även att tidigare forskning visat att ekonomiska styrmedel för att minska bilismen för miljöns skull, kan förstärka könsskillnader i tillgänglighet då kvinnor, som tidigare diskuterats, generellt är resurssvagare än män (Ericsson & Garvill i Wihlborg & Skill 2006:15f.).



## 4 Konsumtion

Analysdelen är indelad i två delar, kapitel 4 och 5, där konsumtion och transport är de två områden som står i fokus. Varje kapitel inleds med en kortfattad presentation av området i de tre policydokumenten, därefter följer en redogörelse av hur problemrepresentationen ser ut i och avslutningsvis en analys av dessa problem och dess implikationer ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv.

### 4.1 Policydokumenten

#### 4.1.1 FN - Agenda 21

I kapitel fyra i Agenda 21 behandlas specifikt konsumtion och resursförbrukning och man menar att även om konsumtionen i vissa delar i världen är mycket hög, så är grundläggande behov hos stora delar av mänskligheten fortfarande inte tillfredsställda. För att komma tillrätta med problemet uppmanas regeringar världen över att; underlätta spridning av befintliga miljömässigt sunda teknologier, främja forskning och utveckling om sådana teknologier, hjälpa utländerna att använda dessa teknologier effektivt och att utveckla teknologier som är anpassade till dessa länders särskilda förutsättningar, främja en miljömässigt sund användning av nya och förnybara energikällor och främja miljömässigt sund och hållbar användning av förnybara naturresurser (Agenda 21 1992: kap.4). Vidare så menar man att den energi och materialåtgång som förbrukas vid produktion av varor och tjänster bör minska, något som inte enbart kommer att ge effekter på miljön utan som även kommer att öka den ekonomiska och industriella produktiviteten samt i och med detta konkurrenskraften. Man påpekar att gemensamma ansträngningar från regeringar, konsumenter och producenter är nödvändiga för att förändra ohållbara konsumtions- och produktionsmönster. Könsaspekten lyfts i en mening i texten och då säger man: "Particular attention should be paid to the significant role played by women and households as consumers and the potential impacts of their combined purchasing power on the economy" (Agenda 21 1992: kap.4).

#### 4.1.2 EU - Förnyad strategi för hållbar utveckling

Den centrala utmaningen för att få till stånd en hållbar utveckling menar man här är att ändra våra nuvarande ohållbara konsumtions- och produktionsmönster (EU 2006:2) och det övergripande målet är just att främja hållbara konsumtions- och

produktionsmönster (EU 2006:12). Fyra operativa mål för arbetet fastställs och dessa är; Att främja hållbar konsumtion och produktion genom att hantera den sociala och ekonomiska utvecklingen inom ramen för vad ekosystemen kan tåla och bryta kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring. Att förbättra den miljömässiga och sociala prestandan för produkter och processer samt uppmuntra näringslivet och konsumenterna att ta till sig dessa. Och slutligen, att sträva efter att snarast uppnå en genomsnittlig EU-nivå i fråga om miljöanpassad offentlig upphandling som är lika hög som den som för närvarande uppnåtts i de medlemsstater som nått längst. EU beskrivs vidare bör försöka att öka sin andel av den globala marknaden för miljöteknik och miljöinnovation (EU 2006:12).

#### 4.1.3 Sverige - Strategiska utmaningar, en vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling

Hållbar konsumtion och produktion utpekade även här vara väsentligt för att nå en hållbar utveckling. Hållbar konsumtion och produktion återfinns bland huvudindikatorerna för hållbar utveckling (se bilaga 1) och där mer specifikt som energieffektivitet samt investeringar. Energieffektivitet menar man är en förutsättning för att minska beroendet av fossila bränslen och ställa om energisystemet i en mer hållbar riktning. Energieffektivisering beskrivs som viktig både i produktions- och användarled. Investeringarna menar man som grundläggande för tillväxt och konkurrenskraft men även för förnyelse och miljöförbättringar. Man påpekar även behovet från konsumenter såväl som producenter för ett effektivt ramverk och en infrastruktur som möjliggör och underlättar ett hållbart beteende och konsumtion och produktion av hållbara varor och tjänster. Vidare så menar man att omställningen till hållbara konsumtions- och produktionsmönster skapar möjligheter för nyföretagande, sysselsättning och export. Sammantaget bedöms marknadspotentialen vara stor för lösningar som bidrar till att lösa utmaningar inom områden med koppling både till den sociala och miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling. Man påpekar även att för att uppnå en hållbar tillväxt krävs samverkande insatser och förändringar inom såväl konsumtions- som produktionsledet. ”Det handlar om att förändra produktionen av varor och tjänster i alla led och att förändra konsumtionsvanor hos hushållen, i offentlig sektor och näringslivet till en hållbar användning av naturresurser och att miljö- och hälsoskadliga utsläpp undviks under varors och tjänsters hela livscykel” (Skr. 2005/06:126 s.17,47,59,107).

## 4.2 ”What’s the problem represented to be?”

Det som i dessa policys förstås som det övergripande problemet är givet att dagens konsumtions och produktion inte anses vara hållbart i ett framtidsperspektiv. Frågan är dock vad det är mer specifikt som inte anses

hållbart. Detta menar jag, i överensstämmelse med Bacchi, att man kan utläsa genom att titta närmare på de lösningar, mål och åtgärder som presenteras i relation till det man anser vara ett problem (Bacchi 2009:13). Så, om det grundläggande problemet är att vår konsumtion och produktion idag inte kan anses hållbar, kan vi genom föreslagna lösningarna och åtgärder få en bild av hur mer specifikt vi inte producerar och konsumerar hållbart idag. Övergripande angående dessa tre policydokument och deras problemrepresentationer kan sägas att det finns en tydlig tendens gentemot att problemet, det icke hållbara, är *produktionssätten* som vi har idag. Därav är det i mycket stor utsträckning förändringar inom produktionen som i dessa dokument är i centrum. Exempelvis att den energi och materialåtgång som förbrukas vid produktion av varor och tjänster bör minska (FN Agenda 21 1992: kap.4), och en önskan att förbättra den miljömässiga prestandan för produkter och processer (EU 2006:12) som blir synliga som lösningar på problemet i policydokumenten.

Det finns alltså en inriktning gentemot i första hand miljöområdet i dessa policys rörande konsumtion då, i överensstämmelse med det som Wihlborg och Skill påpekar, *hur* något produceras eller konsumeras är i första hand en miljöaspektsanalys (Wihlborg & Skill 2004:9,61). Att det finns ett fokus på produktionssätten blir även tydligt då det i dessa dokument finns en stor efterfrågan på *nya teknologier* för att komma tillrätta med problemen. En stor del av problemet förstås med andra ord som bristande teknologiska lösningar. För att komma till rätta med detta så är några av de lösningar som man talar om energieffektivitet och investeringar (Skr. 2005/06:126 s.172), miljöteknik och miljöinnovation (EU 2006:12) samt att främja forskning och utveckling om miljömässiga teknologier (Agenda 21 1992: kap.4).

Man påpekar även i mycket positiva ordalag så kallade ”spill-over” effekter som denna typ av lösningar beskrivs ska kunna generera bland annat genom att öka den ekonomiska och industriella produktiviteten samt i och med detta konkurrenskraften (Agenda 21 1992:kap.4). Samt att omställningen till hållbara konsumtions- och produktionsmönster skapar möjligheter för nyföretagande, sysselsättning och export. Sammantaget bedöms marknadspotentialen vara stor för lösningar som bidrar till att lösa utmaningar inom områden med koppling både till den sociala och miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling (Skr. 2005/06:126).

Sammanfattningsvis kan alltså sägas att den övergripande problemrepresentationen i dessa policydokument är att produktionssätten inte är tillfredsställande ur ett hållbarhetsperspektiv och bör därför förändras. Detta i första hand beroende på de nuvarande negativa effekterna på miljön. Man kan även säga att det snarare rör som om förbättringar i ett redan, vad man anser, på det hela taget fungerande system. För att komma till stånd med detta beskrivs nya teknologier och innovationer som medlet för att uppnå detta. Vidare menar man att detta i sin tur kommer att leda till ytterligare positiva effekter då detta förutspås att stimulera ekonomin.

## 4.3 Implikationer ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv

Hur kan vi då förstå dessa problemrepresentationer ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv? För det första blir det i dessa policys tydligt att det till absolut största del saknas. Män och kvinnor finns inte synliga i dessa dokument och saknar i mycket hög utsträckning det som Wihlborg och Skill beskriver som analysen av *vem* som konsumerar eller producerar (Wihlborg & Skill 2004:9,61). Utan den analysen osynliggörs därmed kön och även skillnader gällande hållbara livsstilar. Vid ett tillfälle i ett av dokumenten uttrycker man explicit kön i relation till konsumtion: "Particular attention should be paid to the significant role played by women and households as consumers and the potential impacts of their combined purchasing power on the economy" (Agenda 21 1992: kap.4). Frågan man här kan ställa sig är vad det egentligen betyder? Är det en varning eller en förhoppning? Detta menar jag även kan ses som ett exempel på det som Wihlborg och Skill diskuterar angående denna typ av övergripande och vida policyinstrument, nämligen risken med trubbighet som i sin tur öppnar upp för en mängd tolkningar av betydelsen av innehållet (Wihlborg & Skill 2004:47). Detta kan enligt mig även kopplas samman med bristen på politisk konflikt i dessa dokument. Även om föregående citat inte är ett lysande exempel på konsensussträvan menar jag att trubbiga och vida policyinstrument i kan tolkas som sammanhängande med en konsensussträvan. Givetvis finns det en poäng i att skriva denna typ av dokument på detta sätt och min gissning är att, i synnerhet med avseende på FN och EU, alltför tydliga politiska ställningstagande i denna typ av policydokument är en komplicerad hållning från denna typ av instanser som bygger på samarbete mellan suveräna stater.

Angående att det är just gruppen kvinnor som här explicit uttrycks bör också sägas inte är en fullgod helhetsanalys gällande ett genusperspektiv. Ett genus- och jämställdhetsperspektiv fokuserar nämligen inte ensidigt på kvinnor. Något som inte alltför sällan görs och som bidrar till att gruppen män ofta osynliggörs. För att belysa ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv krävs att man tittar på båda grupperna.

En ytterligare aspekt som kan läggas till variabeln *vem* är att titta på vilka det är som ska ansvara för lösningarna på det beskrivna problemet, i detta fall en nuvarande otillräcklig hållbar utveckling. När problemet definieras så som det gör i dessa hållbarhetspolicys, att det i första hand är våra nuvarande produktionssätt som är ohållbara, så följer på detta att lösningen bör vara förändrade produktionssätt. Idag den största delen av produktionen inom industrisfären där män i egenskap av olika typer av tekniker, ingenjörer etc. dominerar. Män är alltså överrepresenterade i gruppen teknologer vilket gör att män och den manliga sfären, framstår besitta den huvudsakliga lösningen på problemet (Wihlborg & Skill 2004:15, Johnsson Latham 2007:25). Frågan som här kan ställas är om detta verkligen är en rimlig analys av problemet? Kan tekniken verkligen "rädda" oss?

Och är ”nya teknologier” verkligen tillräckligt för att uppnå en hållbar utveckling? Enligt mig finns det här en öppning för att göra tolkningen att den ekonomiska aspekten förstås som den främsta då förändrad produktion, snarare än minskad konsumtion kan anses gå hand i hand med marknadsekonomiska argument. Fokuset på produktionssätten kan tolkas som en rädsla för ekonomisk regression då vårt samhälle till stor del bygger på ständig ekonomisk tillväxt. Johnsson Latham menar att det finns en genusproblematik då miljöfrågor kopplade till ekonomisk tillväxt uppmärksammas mer jämfört med miljöproblem som rör kvinnors och barns livsmiljöer (Johnsson Latham 2007:38f.). Detta menar jag även blir synligt i dessa policys där fokus för vad man anser vara nödvändiga förändringar för att uppnå en hållbar utveckling, till stor del koncentreras till den offentliga sfären snarare än att premiera hållbara livsstilar som får bedömas inkluderas i första hand inom den privata sfären. Att man väljer att fokusera på produktionen och produktionssätten osynliggör som sagt konsumtionen. Vilket i sin tur leder till tystnader kring ohållbara livsstilar, där män som grupp globalt lever mer ohållbart än kvinnor, samt skillnader i konsumtionsmönster där kvinnor generellt agera mer hållbart som konsumenter än män. Detta då de återvinner, källsorterar och handlar ekologiska produkter i högre utsträckning än män (Wihlborg & Skill 2006:11).

Man har alltså valt att i dessa policys fokusera på produktionssätten, miljön, teknik och premiera insatser som förväntas ge positiva effekter på ekonomin. Men hur skulle då alternativa problemrepresentationer i dessa policys kunna se ut? Mitt förslag är att för att lyfta den sociala dimensionen med ett särskilt fokus på genus- och jämställdhetsaspekter bör konsumtionsbeteenden lyftas, detta även på grund av att man kan ifrågasätta den faktiska långsiktigheten genom mer eller mindre enbart förändrade produktionssätt. Att ställa konsumtionen i fokus med ett könsperspektiv kommer även att belysa de faktiska skillnaderna gällande hållbara livsstilar mellan könen. Detta kommer i sin tur leda till att på ett tydligare vis påpeka vem/ vilka ”the polluters” faktisk är, och på detta sätt bidra till en medvetenhet i ansvarsskillnader gällande ändrade beteenden. Ur ett miljöperspektiv skulle även ändrade konsumtionsbeteenden anses vara en positiv åtgärd då exempelvis minskad konsumtion skulle ha en positiv effekt på miljön. Vidare kan även sägas att det vore önskvärt med en större medvetenhet och ett synliggörande av de möjliga effekter som föreslagna åtgärder kan generera. Detta för att försöka undvika oönskade effekter som en könsblind policy kan åstadkomma. Exempelvis genom en ytterligare förstärkning av könskodade dikotomier så som att åtgärder som åläggs hushållen genererar en efterfrågan på mer obetalt arbete i hemmen något som ofta drabbar kvinnor och deras tid i den privata sfären.

Avslutningsvis vill jag även påpeka att jag överlag anser det önskvärt att i större utsträckning lyfta det gemensamma men just diversifierade ansvaret för utvecklingen gentemot en hållbar framtid.

# 5 Transport

## 5.1 Policydokumenten

### 5.1.1 FN - Agenda 21

Transportsektorn menar man här spelar en grundläggande och positiv roll i den ekonomiska och sociala utvecklingen i världen och påpekar att behovet av transporter tveklöst kommer att öka. Dock så framhålls att transportsektorn även är en av de huvudsakliga källorna till de skadliga utsläppen i atmosfären vilket gör att det finns ett behov av se över formerna för existerande transportsystem. Det huvudsakliga målet för området beskrivs som att utveckla och främja kostnadseffektiva policys och program för att minska de negativa effekter transportsektorn idag har på miljön. Några av de åtgärder som föreslås är:

(a) Utveckla och på lämpligt sätt främja, kostnadseffektiva, effektivare, mindre förorenande och säkrare transportsystem, särskilt integrerad landsbygds- och kollektivtrafiksystem i städerna, samt miljövänliga vägnät, med hänsyn till behoven för en hållbar social, ekonomisk och utvecklingsprioriteringar, särskilt i utvecklingsländerna.

(b) Underlätta på internationell, regional, subregional och nationell nivå tillgång till och överföring av säker, effektiv, inklusive resurseffektiv och mindre förorenande transporter, särskilt till utvecklingsländerna, inklusive genomförandet av lämpliga utbildningsprogram.

(d) I enlighet med den nationella socioekonomiska utvecklingen och miljöprioriteringar, utvärdera och, vid behov, främja kostnadseffektiva åtgärder eller program, inklusive administrativa, sociala och ekonomiska åtgärder, för att uppmuntra användningen av transportsätt som minimerar negativ påverkan på atmosfären (Agenda 21 1992:kap.9).

### 5.1.2 EU - Förnyad strategi för hållbar utveckling

Det övergripande målet för transportpolitiken beskrivs som ”att våra transportsystem motsvarar samhällets ekonomiska, sociala och miljömässiga behov samtidigt som deras oönskade verkningar på ekonomin, samhället och miljön minimeras” (EU 2006:10). Här återfinns även principen om att förorenarna ska betala för de skador som förorsakas på människors hälsa och på miljön (EU 2006:5). Tekniska innovationer framhålls även här som en nyckel för en hållbar utveckling inom transportsektorn (EU 2006:6). Följande åtgärder föreslås för att uppnå målen; Att modernisera EU:s ramverk för kollektivtrafiken i syfte att

uppmuntra till bättre effektivitet och kvalitet. Vidare att vidta åtgärder för att förbättra alla transportsätts ekonomiska och miljömässiga prestanda och, där det är lämpligt, vidta åtgärder för en övergång från vägtransport till järnvägs-, sjö- och kollektivtransport, vilket skall innefatta en lägre transportintensitet genom förändring av produktions- och logistikprocesser och ändrat beteende i kombination med bättre anknytningar mellan de olika transportsätten. EU och medlemsstaterna menar man även bör förbättra energieffektiviteten inom transportsektorn genom användning av kostnadseffektiva instrument. Samt att medlemsstaterna bör inrikta sig på möjliga alternativ till vägtransport för gods och passagerare. Kommissionen och medlemsstaterna bör sträva efter att verka för effektiva helhetslösningar för att minska skadeverkningar från den internationella sjöfarten och flygtrafiken. I linje med den temainriktade strategin för stadsmiljön bör de lokala myndigheterna ta fram och genomföra planer och system för stadstrafik, och diskutera ett närmare samarbete mellan städer och kringliggande områden. Kommissionen och medlemsstaterna kommer även att ta fram en långsiktig och samlad EU-strategi för drivmedel (EU 2006).

### 5.1.3 Sverige - Strategiska utmaningar, en vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling

I detta policydokument går att läsa att ett samhälle kräver hållbara och väl fungerande kommunikationer. Och att en mer hållbar planering av energiförsörjning, infrastruktur och kommunikationer som flyg, tåg, vägnät, kollektivtrafik och hamnar blir alltmer avgörande för att uppnå detta. Detta menar man även påverkar i sin tur fortsatt planering av bostadsområden, utbildning, vård och omsorg. Svenska företag och svensk teknik påpekas vara väl positionerade när det gäller miljöanpassad teknik, systemtänkande och kunskap avseende infrastruktur och stadsutveckling. En ytterligare aspekt som lyfts är att en integrerad planering, hantering och utveckling av transportsystem, stadsutveckling och regional utveckling är angelägen inte bara utifrån ett transportpolitiskt perspektiv utan också i syfte att förebygga och motverka den segregation som finns framförallt i storstadsregioner. Flera komplexa miljöproblem i många städer är relaterade till trafiken. Man pekar även på att genom förbättrade kommunikationer, når fler kvinnor och män ett ökat antal geografiska platser inom rimlig tid. Och i och med detta en ökad möjlighet för kvinnor och män att nå exempelvis arbetsplatser, utbildningsinstitutioner och ett större service- och kulturutbud. Att människor bor och verkar över ett större område leder till ett ökat resande, vilket kan ge tilltagande miljöproblem. Här menar man att det är främst energianvändning, klimatpåverkan, luftföroreningar, buller och påverkan på natur- och kulturvärden som måste beaktas. Man påpekar även att det är viktigt att beakta kvinnors och mäns olika pendlingsmönster, exempelvis att män oftare pendlar längre sträckor och i egen bil och kvinnor mer nära hemmet och ofta med kollektiva transporter (Skr. 2005/06:126 s.23f.).

## 5.2 ”What’s the problem represented to be?”

Den övergripande problemformuleringen är även här, dock med avseende inom ett annat fält, att våra transporter idag inte är hållbara ur ett framtidsperspektiv. Man konstaterar att behovet av utbyggda transportnät med utökad kapacitet onekligen kommer att öka, och igen handlar det om justeringar ett redan existerande system. Trots att det nu handlar om transport så är problemrepresentationerna inte helt olika de inom fältet för konsumtion. Även om hänsynstaganden inom den sociala dimensionen här nämns mer än i jämförelse med konsumtionsområdet.

Inom transportområdet är även här analysen mer inriktad mot *hur* snarare än *vem*. Detta gör att miljöfrågan även här på många sätt står i fokus då man önskar att minska de negativa effekterna transport har på miljön. Det ohållbara i dagens transportsätt beskrivs bland annat som att transportsektorn är en av de huvudsakliga källorna till de skadliga utsläppen i atmosfären samt har stora skadeverkningar på miljön generellt (Agenda 21: kap.9, EU 2006, Skr. 2005/06:126). Ett område som särskilt framhålls för att komma tillrätta med detta är behovet av en välfungerande kollektivtrafik samt behovet av en övergripande hållbar planering för infrastruktur och kommunikationer, och man talar om behovet att utvidga och modernisera kollektivtrafiken såväl i städer som på landsbygden (Agenda 21, EU 2006, Skr. 2005/06:126). Den svenska policyn utmärker sig dock i fråga om att synliggöra skillnader i olika individers tillgång och användning av transportsystemet. Detta då man påpekar att frågan är viktig inte enbart utifrån ett transportpolitiskt perspektiv utan även ur ett större samhällsperspektiv, exempelvis för att motverka segregationen framförallt inom storstadsregionerna samt att det är av stor vikt att beakta kvinnor och mäns olika pendlingsmönster. Man talar även om förändrade beteenden där man bland annat vill se en successiv övergång till exempelvis järnvägs- och sjötrafik (EU 2006).

Behovet av nya *tekniska innovationer* och den *miljöanpassade tekniken* beskrivs även här som en nyckel för en hållbar utveckling inom transportsektorn, där man exempelvis menar att man bör främja och utveckla mindre förorenade och säkrare transportsystem, att förbättra den miljömässiga prestandan samt minska den klimatpåverkan transportsystemen står för idag (FN Agenda 21, EU 2006:6, Skr. 2006/06:126).

*Effektivitet* kan generellt beskrivas som ett nyckelord i dessa policys och syftar då både till ekonomisk effektivitet och resurssnålhet (Agenda 21, EU 2006, Skr. 2005/06:126) och med detta kommer en önskan om att utveckla och främja kostnadseffektiva policys och program (Agenda 21 1992: kap.9, EU 2006).

I övrigt får utvecklingsländerna mycket uppmärksamhet i Agenda 21 då man menar att många av insatserna särskilt bör fokuseras dit.



## 5.3 Implikationer ur ett genus- och jämställdhetsperspektiv

I policydokumenten framhävs relativt få skillnader mellan olika grupper, inte minst kvinnor och män, både lokalt och globalt och deras tillgång och användning av transporter. Inom transportområdet är den enligt mig ytterst anmärkningsvärt att inte analysen, med viss reservation för Sveriges policy, gör en tydligare åtskiljning mellan män och kvinnor, fattig och rik. Detta då vi vet att förflyttningsmönstren kan ses som ett resultat av en specifik resurs- och maktfördelning (Johnsson Latham 2007:9). Analysen kan alltså även här, i likhet med konsumtionsproblematiken, sägas ha ett övervägande fokus gentemot *hur* transportsystemen ser ut snarare än *vem* som använder sig av dem och på vilket sätt.

Kritiken angående en eventuell övertro till teknikens under som diskuterades i relation till konsumtion i denna uppsats är även här relevant. Givetvis är miljöaspekten enormt viktig, men samma ifrågasättande som togs upp i relation till konsumtion kan även appliceras här, nämligen om analysen kan anses rimlig? För det första på grund av konstaterandet att behovet av transporter kommer att öka i takt med globaliseringen och ökade befolkningsantal och för det andra att det är möjligt att då uppnå en hållbar utveckling med hjälp av tekniken som omgärdar detta. Med risk för att låta framstegsfientlig så menar jag att den tekniska utvecklingen för att uppnå verkligt hållbara transportsystem, i synnerhet ur miljösynpunkt med största sannolikhet kommer att ta enormt lång tid. Och frågan är hur mycket tid det egentligen finns till förfogande för att uppnå detta, med tanke på att många forskare redan nu varnar för att åtgärderna för att uppnå miljömålen går för långsamt och enligt vissa även är alltför ynkliga. Snarare är det kanske så, att det även inom detta område krävs att vi förändrar våra livsstilar.

I fråga om transport finns det stor anledning att tala om "the main polluters" då det finns stora skillnader i hur människor nyttjar existerande transportsystem, och det är då kanske rimligt att rikta insatser och krav på förändring extra mycket hos just dessa grupper. Något som man även kan reagera på i Agenda 21 är att utvecklingsländer och förändrade beteenden där ansågs vara av största vikt. Och visst lär det vara så att behoven i dessa länder gällande exempelvis säkrare och mer utbyggda transportsystem är större än i Sverige, betyder inte att dessa länder i dagsläget är dom som har de största problemen med ohållbara beteenden ur miljösynpunkt gällande transporter. Men denna lösning blir således resultatet när problemet formulerats på det sätt som det gjort i Agenda 21, att effektivitet exempelvis hamnat högt på agendan. Sen är det givetvis så att det är en mycket relevant och viktig insats att förbättra transportsystemen i dessa länder men man skulle lika gärna kunnat peka på den enorma belastning på miljön som de tio rikaste OECD länderna står för och kräva förändring.

Problemet, som jag i teoridelen tog upp, med många av de åtgärder som presenteras i dessa policydokument att de redan resursstarka i mångt och mycket "slipper undan" trots att det många gånger är dessa personers användning av

transportsystemen som kan anses vara ett av de största problemen. En starkare incitamentsstruktur för ändrade beteenden hos denna grupp skulle kunna tänkas vara ett alternativ för att få denna grupp människor att agera mer hållbart, där ett exempel skulle kunna vara en utökning av vägtullar. Ur ett genusperspektiv finns det dock som Ericsson och Garvill påpekar risker i att detta kan komma att drabba kvinnor och män på olika sätt då kvinnor generellt är en resurssvagare grupp än män vilket då kommer att leda till att fler kvinnor än män tvingas lämna bilen hemma och eventuellt istället hänvisas till kollektivtrafiken i större utsträckning än män.

Ericsson och Garvill menar även att det finns vad dom uttrycker som risker med en exempelvis förbättrad och utvidgad kollektivtrafik, och att detta inte skall ses som en jämställdhetsåtgärd. Det riskerar snarare att låsa fast den ojämställdhet som idag råder i utnyttjandet av kollektivtrafiken där kvinnor är överrepresenterade (Ericsson & Garvill i Wihlborg & Skill 2006:15f). Jag menar att Ericsson och Garvill har en poäng men att deras resonemang är problematiskt ur ett större hållbarhetsperspektiv. Detta då en utbyggd och förbättrade kollektivtrafik förmodligen är ett nödvändigt steg i rätt riktning för att erbjuda människor ett alternativ till egen bil. På platser utan eller med ett bristfälligt kollektivtrafiksystem, exempelvis på landsbygden, blir människor helt enkelt tvungna att ha tillgång till egen bil för att ha möjlighet att förflytta sig. Vidare kan det ju även sägas att det också blir mycket märkligt att argumentera för att inte förbättra kollektivtrafiken ur ett jämställdhetsperspektiv. Detta då de facto idag ser ut så att kvinnor i högre utsträckning använder sig av kollektivtrafiken, och så ska man inte på grund av detta förbättra systemet? Ur ett principiellt perspektiv finns det som sagt en poäng i att detta riskerar att snarare cementera orättvisor samtidigt som det ur ett pragmatiskt perspektiv på många sätt är ett orimligt argument. Är tanken att vi ska avvakta tills jämställdheten är total och under tiden får såväl miljön, kvinnorna och människor i glesbygd ta konsekvenserna? Min ståndpunkt är snarare att det i komplexa frågor som att uppnå en hållbar utveckling är det viktigt att arbeta på många plan samtidigt. Exempelvis bygga ut och förbättra kollektivtrafiksystemet samtidigt som man jobbar aktivt med att försöka hitta vägar så att åtgärder i största möjliga mån inkluderar ett ändrat beteende från så många så möjligt och då inte minst resursstarka grupper i samhället.

Så, alternativ till nuvarande problemformuleringar i policydokument rörande hållbar utveckling och transport skulle alltså kunna vara att man för att komplettera nuvarande åtgärder även skulle kunna rikta in sig mer på den sociala dimensionen genom att större vikt vid hållbara livsstilar, där en närmare analys av dagens förflyttningmönster med avseende på vem/ vilka och hur förflyttning sker idag och därmed i första hand kräva förändring hos resursstarka grupper som vi idag vet ur ett hållbarhetsperspektiv är den största belastningen för transportsystemen inte minst ur miljösynpunkt.

## 6 Slutsats

Inledningsvis i detta kapitel vill jag återgå till min övergripande frågeställning; *Finns det en innehållsproblematik ur ett genusperspektiv i FN:s, EU:s samt Sveriges policys rörande hållbar utveckling?* Denna studie har visat att svaret på den frågan är ja, FN:s, EU:s och Sveriges policydokument rörande hållbar utveckling, med särskilt fokus på konsumtion och transport, har sammantaget ett bristande genusperspektiv. Dock ska här sägas att den svenska nationella policyn visar på en tydligare genusmedvetenhet än de övriga två. Det bristande genusperspektivet i dessa policys gör att kvinnor och män försvinner i analysen. Något som måste anses mycket problematiskt då jämställdhet, som är ett bärande värde för att uppnå en hållbar utveckling, är omöjligt att uppnå utan en analys av vad det är som behöver förbättras och på vilket sätt. Generellt kan även sägas att den sociala dimensionen av hållbar utveckling tydligt får stå tillbaka till förmån för den ekonomiska och miljömässiga. Policydokumenten domineras med andra ord i stor utsträckning av en analys baserat på *hur* snarare än en analys av *vem*. Givetvis är *hur* en nödvändig utgångspunkt för att sätta upp mål och åtgärder för att uppnå en hållbar utveckling men konsekvensen av att göra detta blir, som Wihlborg och Skill påpekar, att genus- och jämställdhetsperspektivet uteblir då analysen av *vem* i stor utsträckning lämnas oproblematiserad.

Man kan här hävda att det i denna typ av policydokument är omöjligt att ta hänsyn till ”allt”. Detta är givetvis en rimlig invändning samtidigt som man då kan ställa sig frågan om man då verkligen ska använda sig av denna typ av policyupplägg, som har denna enormt breda inriktning? Detta då det även är påvisat att implementeringen av denna typ av policys är enormt svår. Med tydligare politiska mål och åtgärder inom jämställdhetsområdet i dessa policys skulle förmodligen även styrningen förenklas. Negligerandet av den sociala aspekten av hållbar utveckling även har även påvisats i andra studier, och dessa policydokument rörande hållbara utveckling lämnar alltså mycket i övrigt att önska gällande ett hänsynstagande till genus- och jämställdhetsaspekter. En fråga man kan ställa sig och som även vore intressant att studera närmare är, vad detta egentligen betyder? Varför är det just den sociala dimensionen av hållbar utveckling som i stor utsträckning får stryka på foten när denna typ av policys formuleras?

Slutligen, att i större utsträckning inkludera och fokusera på hållbara livsstilar i denna typ av policys skulle ha potentialen att främja ett genusperspektiv i analysen av hur vi tillsammans globalt kan uppnå målet om en hållbar utveckling.

## 7 Referenser

FN. 1992. *Agenda 21*. [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.un.org/esa/dsd/agenda21/index.shtml>. Hämtdatum: 2011-04-25.

Bacchi, Carol. 1999. *Women, policy and politics: the construction of policy problems*. London: SAGE.

Bacchi, Carol. 2009. *Analysing policy: What's the problem represented to be?* Frenchs Forest, N.S.W: Pearson, cop.

Bergström, Göran & Kristina Boréus (reds.). 2005. *Textens mening och makt: Metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. Lund: Studentlitteratur.

Brusman, Mats & Tora Friberg, Jane Summerton (reds.). 2008. *Resande, planering, makt*. Lund: Arkiv förlag.

DN = Dagens Nyheter 2010. [Elektronisk] "Dags för väskdebatt igen?" Tillgänglig: <http://www.dn.se/livsstil/trend/dags-for-vaskdebatt---igen> Publicerad 2010-01-22. Hämtad: 2011-07-19.

EU. 2006. *Förnyad strategi för hållbar utveckling*. [Elektronisk] Europeiska rådet. 10917/2/06 REV 2 (sv). Tillgänglig: [ec.europa.eu/sustainable/docs/renewed\\_eu\\_sds\\_sv.pdf](http://ec.europa.eu/sustainable/docs/renewed_eu_sds_sv.pdf). Hämtadatum: 2011-04-11.

Johnsson Latham, Gerd. 2007. *En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling*. Rapport till Miljövårdsberedningen, MVB 2007:02.

OECD = Organisation for Economic Co-operation and Development. 2008. [Elektronisk] "Gender and sustainable development: Maximising the economic, social and environmental role of women". Tillgänglig: [www.oecd.org/.../0,3425,en\\_2649\\_37419\\_40235085\\_119666\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/.../0,3425,en_2649_37419_40235085_119666_1_1_1,00.html). Hämtdatum: 2011-05-15.

WCED = World Commission on Environment and Development. 1987. *Our Common Future*. Oxford: Oxford Univ. Press.

Regeringskansliet 2011 [Elektronisk] Tillgänglig:

- a) [www.sweden.gov.se/sb/d/3807](http://www.sweden.gov.se/sb/d/3807) Hämtdatum: 12 maj 2011
- b) [www.sweden.gov.se/sb/d/3807/a/140992](http://www.sweden.gov.se/sb/d/3807/a/140992) Hämtdatum: 12 maj 2011
- c) [www.sweden.gov.se/sb/d/12367](http://www.sweden.gov.se/sb/d/12367) Hämtdatum: 12 maj 2011
- d) [www.regeringen.se/sb/d/3142](http://www.regeringen.se/sb/d/3142) Hämtdatum: 12 maj 2011
- e) [www.sweden.gov.se/sb/d/6936](http://www.sweden.gov.se/sb/d/6936) Hämtdatum: 12 maj 2011

Skr. 2001/02:172. *Nationell strategi för hållbar utveckling*. Regeringens skrivelse.

Skr. 2003/04:129, *En svensk strategi för hållbar utveckling – ekonomisk, social och miljömässig*. Regeringens skrivelse.

Skr. 2005/06:126. *Strategiska utmaningar – En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling*. Regeringens skrivelse.

SvD = Svenska Dagbladet. [Elektronisk] ”Sahlins väska väcker debatt”. Tillgänglig:[http://www.svd.se/nyheter/inrikes/sahlins-vaska-vackerdebatt\\_4134101.svd](http://www.svd.se/nyheter/inrikes/sahlins-vaska-vackerdebatt_4134101.svd) Publicerad: 2010-01-22. Hämtad: 2011-07-19.

Verloo, Mieke (red.). 2007. *Multiple meanings of gender equality: A critical frame analysis of gender policies in Europe*. New York: Central European University Press.

Wahl, Anna & Charlotte Holgersson, Pia Höök, Sophie Linghag. 2001. *Det ordnar sig. Teorier om organisation och kön*. Lund: Studentlitteratur.

Wihlborg, Elin & Karin Skill. 2004. *Jämställd hållbar framtid - Idéer och vardag i samspel*. Naturvårdsverket, rapport 5422.

Wihlborg, Elin & Karin Skill. 2006. *Sustainable development in practice – a female responsibility?*, Western Political Science Association, Albuquerque, USA 17th March 2006.

Winther Jørgensen, Marianne & Louise Philips. 2000. *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur.

## Bilaga 1

### Huvudindikatorer

1. Medellivslängd och hälsosamma levnadsår vid födseln
2. Andel av befolkningen som angett att de varit utsatta för våld eller hot om våld
3. EnergiintensitetWh/BNP
4. Investeringar i realkapital och utbildning samt utgifter för FoU som andel av BNP
5. Andel reguljärt sysselsatta i åldern 20-64 år
6. Offentlig skuld (netto och brutto) som andel av BNP
7. BNI per capita
8. Andel individer med en disponibel inkomst mindre än 60 % av medianen
9. Försörjningsbördan (antal personer i åldrarna 0-19 och 65 år och äldre delat med personer i åldrarna 20-64)
10. Klimatpåverkande utsläpp
11. Långlivade organiska ämnen i bröstmjolk
12. Biståndets andel av BNI

Källa: Statistiska Centralbyrån [Elektronisk] Tillgänglig:

[http://www.scb.se/Pages/Standard\\_\\_\\_\\_178766.aspx](http://www.scb.se/Pages/Standard____178766.aspx) Hämtdatum: 2011-07-20