



LUND UNIVERSITY

Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn

Slutrapport

Winslott Hiselius, Lena; Kronsell, Annica; Dymén, Christian; Smidfelt-Rosqvist, Lena

2019

Document Version:

Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Dymén, C., & Smidfelt-Rosqvist, L. (2019). *Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn: Slutrapport*. Energimyndigheten.

Total number of authors:

4

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Energimyndighetens titel på projektet – svenska Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska Gender Equality and Increased Energy efficiency in the Transport Sector	
Universitet/högskola/företag Lunds Universitet	Avdelning/institution Trafik och väg/Teknik och samhälle
Adress Box 118	
Namn på projektledare Lena Winslott Hiselius	
Namn på ev övriga projektdeltagare Annica Kronsell, Christian Dymén, Lena Smidfelt Rosqvist	
Nyckelord: 5-7 st Genus, Transportplanering, Kommun, Hållbarhet, Representation	

Förord

Denna rapport sammanfattar projektet Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn. Projektet har finansierats av Energimyndigheten under perioden 2016 – 2019.

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

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

Ett stort tack till Gunilla Sanden och Josefin Söderlund Bohlin som under sin tid som praktikanter vid Trivector hjälpte oss med litteraturstudier samt underlag till vårt hållbarhetsindex. Stort tack till Ella Rosqvist som outtröttligt sammanställt information om representation i kommunala organ. Vi vill också rikta ett stort tack till Professor Merritt Polk som genom sin stora erfarenhet ifrån området utgjort en vetenskaplig referens under projektets gång och gett oss viktiga kommentarer och förslag.

Slutligen, ett stort tack till Bjuv, Svalöv, Helsingborg och Örebro kommun som bidragit med material och intervjupersoner samt Lunds kommun som utgjort diskussionspart under projektets gång.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Summary	5
Inledning/Bakgrund	6
Genomförande	9
Resultat	13
Diskussion.....	18
Publikationslista.....	20
Övriga aktiviteter	20
Referenser, källor.....	21
Bilagor	22

Sammanfattning

Jämställdhet är en högst relevant aspekt för en mer hållbar transportsektor. Det finns genomgående stora skillnader mellan könen vad gäller såväl resvanor och beteende som attityder och värderingar. Skillnaderna i resvanor är så stora att enbart skillnaderna i bilanvändning skulle minska energianvändningen från transportsektorn med en femtedel om män i genomsnitt reste som kvinnor i genomsnitt. Klimatomställningsutmaningen ger ytterligare argument för en jämställd transportsektor genom att kvinnor generellt uttrycker värderingar som är för klimatåtgärder. Beteende- och värderingsskillnaderna skulle kunna påverka hur transportpolitiken utformas och utvecklas i en jämställd och samtidigt hållbar riktning. Tidigare forskning om jämställdhet i den svenska transportsektorn har kommit fram till att trots att både jämställdhets- och hållbarhetsmål har funnits sedan lång tid tillbaka, dels genom allmän lagstiftning och dels genom särskilda insatser i transportsektorn, så tycks åtagandena försvinna när de ska omsättas i konkreta handlingar. Således tycks problemet inte vara frånvaro av regelverk, lagstiftning eller olika policydokument utan i själva genomförandet av målet, alltså när man ska gå från policy eller direktiv till handling i den dagliga verksamheten. Detta projekt fokuserar på dessa frågor och har i sitt första skede kartlagt representationen i beslutande organ för Sveriges samtliga kommuners kommunstyrelser, kommunfullmäktige samt trafikrelaterade nämnder. Resultaten visar att kvinnors representation, även om fortfarande långt ifrån jämställt, har ökat de senaste 15 åren i kommunala nämnder som fattar beslut om transportrelaterade frågor. Jämfört med kommunfullmäktige, har dock nämnderna betydligt mindre jämställd representation. Våra analyser kunde inte visa någon enkel koppling mellan kvinnors närvaro i beslutsfattandeorgan och mätbara transportrelaterade hållbarhetsutfall, och inte heller till den typ av värden som uttrycks i de strategiska eller operativa dokumenten hos våra fall-kommuner. Våra resultat visar att representationen i det politiska beslutsfattande tycks påverka maskulina och feminina normer även om dessa inte specifikt kan ses relaterade till hållbarhetsnormer. Det är emellertid tydligt att traditionella normer relaterade till det som i vårt framtagna ramverk benämns som teknisk maskulinitet samt jämställdhetsfemininitet i kommunerna med hållbara strategier, utmanas av såväl normer relaterade till *hållbara maskulinitet* och *hållbara femininiteter*. Policyer verkar påverkas i hållbar riktning av jämställdhet (bortom representation). Vår potentialberäkning med avseende på energipåverkan till följd av ett jämställt transportsystem visar en minskningspotential för persontransportsystemet i Sverige på 29%. Genom kontakter med tjänstepersoner och politiker på olika nivåer har forskargruppen identifierat ett kunskapsbehov kring frågan *varför* det är viktigt med jämställdhet i transportsystemet. Så länge det inte finns förståelse för jämställdhetens betydelse kommer ytterligare metoder för hur jämställdhet kan integreras/tas hänsyn till i planeringen inte göra någon nämnvärd skillnad. Våra resultat pekar på att det först måste finnas en kunskap kring dessa frågor relevans för att det ska finnas incitament till att tillämpa de handböcker och metoder som redan finns. Baserat på projektets resultat kan vi peka på faktorer som fortsatta studier bör ta hänsyn till så som olika typer av åtgärder, hierarkier, organisationskultur, förhandlingar innan beslut tas, etc. Ytterligare kvantifierade effekter är av stor vikt för att något ska hända.

Summary

Gender equality is a highly relevant aspect for a more sustainable transport sector. There are consistently great differences between the sexes in terms of both travel habits and behavior as well as attitudes and values. The differences in travel habits are so great that only the differences in car use would reduce energy use from the transport sector by one fifth if men on average travelled as women do. The climate change challenge provides further arguments for a gender-equal transport sector in that women generally express values that are for climate action. The differences in behavior and valuation could influence how transport policy is designed and developed in an equal and sustainable way. Previous research on gender equality in the Swedish transport sector has concluded that although both gender equality and sustainability goals have been around for a long time, partly through general legislation and partly through special efforts in the transport sector, the commitments seem to disappear when they are to be translated into concrete documents. Thus, the problem does not appear to be the absence of regulations, legislation or various policy documents, but in the actual implementation of the objective. This project focuses on these issues and in its first stage we have mapped the representation in deciding bodies for Sweden's municipal councils, boards and traffic-related committees. The result shows that women's representation, although still far from equal, has increased over the past 15 years in municipal committees that make decisions on transport-related issues. Compared to the city council, however, the committees are considerably less equal. Our analyses could however not show a simple link between women's presence in decision-making bodies and measurable transport-related sustainability outcomes, nor the type of values expressed in the strategic or operational documents of our case municipalities. Our results show that representation in political decision-making seems to influence masculine and feminine norms, although these cannot be seen as specifically related to sustainability norms. However, it is clear that traditional norms related to what in the framework is referred to as technical masculinity as well as gender equality femininity in municipalities with sustainable strategies, are challenged by both norms related to sustainable masculinity and sustainable femininity. Policies appear to be affected in a sustainable direction by gender equality (beyond representation). The energy saving potential for Sweden as a result of an equal transport system shows that energy use from the passenger transport system would decrease by 29%. Through contacts with officials and politicians at different levels, the research group has identified a need for knowledge on why equality in the transport system is important. As long as there is no understanding of this importance, it is not relevant to develop further methods for how gender equality can be integrated / taken into account in planning. Our results indicate that there must first be knowledge about the relevance of these issues in order to give incentives to apply the manuals and methods that already exist. Based on the results of the project, we can point to factors that future studies should take into account, such as different types of measures, hierarchies, organizational culture, negotiations before decisions are made, etc. Additional quantified effects are of great importance in order for something to happen.

Inledning/Bakgrund

Det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitisk är att kvinnor och män ska ha samma makt (möjligheter, rättigheter och skyldigheter) att forma samhället och sina egna liv.

I Sveriges transportpolitiska målformulering och precisering är det uttryckt som:

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

Den specifika tillkomsten av en jämställdhetsformulering för det transportpolitiska målet har funnits sedan 2001 även om få spår av detta finns i policy, planer eller betydande utredningar som görs för transportsystemets utveckling (Svedberg, 2014; Smidfelt Rosqvist, 2019).

Investeringar i transportsystemet har en mycket hög grad av planerings- och utbudsperspektiv. Då man planerar kan man utgå från dagens könsbestämda mönster (och då riskera att cementera dessa). Man kan å andra sidan även helt utgå från ett framtida samhälle med ett annat (jämställt) mönster men riskerar då att bortse från de ojämställdheter som råder idag.

Givet dagens roller, värderingar och ekonomiska fördelning av resurser väljer män och kvinnor *sina resmönster* olika även om skillnaderna delvis ändras i linje med att de bakomliggande faktorerna utjämnas (lön, fördelning av obetalt arbete etc). Det är emellertid fortfarande många år innan dessa bakomliggande faktorer till användning av transportsystemet förväntas vara helt lika för män och kvinnor. Till dess har män och kvinnor samma makt att transportmässigt forma sina liv endast då olika transportalternativ har ungefär lika relativ attraktivitet. Det vill säga då alternativ till bil har en flexibilitet och restid som ligger relativt nära bilens.

Huruvida kvinnor har samma makt att påverka transportsystemets utformning som män är inte lika enkelt att fastställa. Det finns fortfarande lite forskning att luta sig mot vad gäller att kvinnor och män faktiskt skulle besluta olika åtgärder även om de erfarenheter de för med sig skiljer sig åt. 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 tjänstepersoner till politiker att detta fördelas med lika fysisk representation. Generellt har kvinnor dock högre engagemang i miljö- och säkerhetsfrågor och visar en högre benägenhet till förändring.

Transportsektorn kännetecknas av ovanligt stora jämställdhetsskillnader jämfört med andra sektorer. Det finns skillnader i transportbeteende, avseende deltagande såväl som i normer (t.ex. Kronsell et al., 2015; Dymén et al. 2013, 2014, 2017). Vad innebär dessa skillnader för en energieffektiv transportpolitik?

Experterna är eniga om att förändringar i den tekniska transportinfrastrukturen behövs, men att det långt ifrån är tillräckligt för att nå hållbarhetsmål. Även beteendeförändringar är nödvändiga (t.ex. Nilsson et al., 2013). Samtidigt är invanda och rutinmässiga beteenden förknippade med bil-, fossilberoendet och energianvändningen vilket betyder att beteendeförändringarna också är svåra, men möjliga, eftersom normer kan förändras t.ex. genom social motivation, eftersom människor tenderar att anpassa sig till normer och göra som andra gör (Klintman, 2013). Detta ger en signal om vikten av normer för möjlighet till (beteende)förändring. Forskning om normer relaterat till bilanvändandet (Paterson, 2007) och mobilitet (Essebo, 2013) såväl som miljömedvetenhet (Polk, 2004) visar att sådana normer inte är könsneutrala utan kopplade till maskulinitet (Hultman, 2013). Vi uppmärksammar detta i projektet och ställer oss frågan om hur normerna som påverkar energianvändningen i transportpolitiken är kopplade till kön.

Trots att behovet av hållbar omställning av transportsektorn är stort och uppmärksammat i policydokument är mycket av det som görs och de beslut som fattas för transportsektorn fortfarande baserat på prognoser och normer för ökad bilanvändning (t.ex. Pettersson, 2014). Därför är det angeläget att ta tillvara alla möjligheter till ändrad inriktning. En sådan möjlighet kan vara den bruttopotential som kvinnors genomsnittliga transportbeteende, enbart med avseende på val av färdstätt och längd, representerar. Det väcker frågan om kvinnors transportbeteende skulle kunna vara norm för transportpolitik och hur detta i så fall skulle kunna åstadkommas. Det väcker även frågor om jämställdhetens betydelse för energieffektiviseringen av transportsektorn. Har underrepresentationen av kvinnor betydelse för de normer som styr transportsektorn, och i förlängningen påverkar möjligheten till energieffektivisering? Baserat på den mycket stora potential som kvinnors genomsnittliga transportbeteende indikerar finns anledning att studera det kvinnliga deltagandet och normernas betydelse för transportsektorns strategier och planer på kommunal nivå.

Jämställdhetsintegrering förespråkas internationellt som en politisk strategi för att förverkliga jämställdhet. Integrering av kön är också den strategi som den svenska riksdagen valt för att uppnå jämställdhet (Prop. 1993/94: 147). Forskning om jämställdhet i den svenska transportsektorn har dock kommit fram till att trots att både jämställdhets- och hållbarhetsmål har funnits sedan lång tid tillbaka, dels genom allmän lagstiftning och dels genom särskilda insatser i transportsektorn, så tycks åtagandena försvinna när de ska omsättas i konkreta handlingar. Strategier så som jämställdhetsintegrering är inte utan kritik. Här framförs att jämställdhetsintegreringen har förvandlat könspolitik till administration och olika former av administrativa tekniker (Rönblom 2011), och för att vara oförenlig med de styrsystem som används av nationella transportmyndigheter (Wittbom 2009). De hittills rådande planeringsförfaranden bygger på sätt och perspektiv som klassas som maskulina (Kurian 2000; Dymén, Langlais & Cars 2014; Dymén & Langlais 2017; Hultman 2013; 2016).

Således tycks inte bristande jämställdhet bero på frånvaro av regelverk, lagstiftning eller olika policydokument utan i själva genomförandet av målet, alltså när man ska gå från policy eller direktiv till handling i den dagliga verksamheten. Svedberg (2014) visar att goda intentioner avseende jämställdhet som finns uttryckt i olika policy-dokument ofta trivialiseras och organiseras ut ur myndighetens verksamhet helt och hållet eller förvandlas i slutändan till en helt urvattnad åtgärd som inte alls liknar det som var ursprungligen tänkt. En fråga rör varför dessa jämställdhetsbeslut inte fått någon nämnvärd effekt. Gil Sola (2014) söker förklaringar och hävdar att svårigheten beror på att myndigheten saknar den kunskap som behövs för genomförandet.

En hel del värdefull forskning om jämställdhetsåtgärder i planering och organisationer finns, samtidigt som vedertagna metoder saknas för att förvandla forskningsrön till råd och rekommendationer som kan användas i den praktiska kontext där kunskapen ska användas.

Enligt projektbeskrivningen hade projektet två syften. Det första var att undersöka om kommuners ambitioner, handlingar och beslut avseende hållbar utveckling av persontransportsystemet (inkluderande energieffektivisering) har samband med kvinnors representation och normer i transportplanering.

Det andra syftet var att pröva metoder för hur forskning och praktik kan samarbeta för att från forskningens sida hitta tydligare kunskap och från praktikens sida kunna tillgodogöra sig och omsätta de kunskaper forskningen tar fram, med målet att bidra till en hållbar utveckling av persontransportsystemet.

Det stod dock klart under projektets gång att berörda myndigheter snarare efterfrågar argument och motiv till varför hänsyn ska tas till jämställdhet än att det finns en efterfrågan på metoder och rekommendationer för hur myndigheter kan jobba med dessa frågor i planeringen. Det finns ett uttalat gap mellan praxis (och uppdragsformuleringar till tjänstemannaorganisationer) och inkluderande av jämställdhet. Med denna kunskap blev inriktningen på studiens sista moment något annorlunda jämfört projektbeskrivningen. Vi har därför i denna slutrapport valt rubriken ”reflektioner” för redovisningen av detta moment.

Projektet har delvis genomförts parallellt med projektet ”Betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet”. Det sistnämnda projektet har finansierats av K2 och pågått september 2018 – september 2019. I K2-projektet har en kartläggning gjorts av den kvinnliga representationen i regionala organ som hanterar beslut kopplade till kollektivtrafiken, dvs regionfullmäktige, styrelse samt kollektivtrafiknämnd. I studien insamlas även information om budget för kollektivtrafik inom respektive region som en mätning av produktion/output även i förhållande till antal invånare i regionen. Studien utmynnar i en kartläggning över kvinnors och mäns representation i regionala organ samt kollektivtrafikmyndigheterna och dess koppling till produktion.

Genomförande

Projektet har genomförts i 3 olika moment:

Moment 1, korrelationsanalysen handlar om att utröna korrelationen mellan representationen av kvinnor i kommunala beslutande organ för trafik- och transportplanering och hur kommunen rankas i förhållande till andra vad gäller energianvändning och utsläpp av växthusgaser från persontransporter.

Sökandet efter adekvata och tillgängliga data om hållbarhet som skulle användas för den empiriska analysen visade sig vara ett viktigt bidrag i denna studie. Ursprungligen planerade vi att nivån på hållbarhet i transportplaneringen skulle mätas som antalet bilkilometer som körts i kommunen. Men siffror med tillräcklig kvalitet saknades på kommunnivå över hela landet. Istället sökte vi efter ett hållbarhetsindex riktat till transporter med god täckning och tillräckligt med upplösning på kommunal nivå. Också detta visade sig saknas. Istället utvecklade vi våra egna index baserade på frågor i tidigare genomförda undersökningar av Boverket samt Aktuell Hållbarhet som huvudsakligen återspeglar kommunernas beredning av olika transportplaneringsdokument och några åtgärder relaterade till dessa dokument.

När vi analyserade förhållandet mellan kvinnlig representation i beslutsfattande organ och hållbarhetsresultat i transportsystemet, upplevde vi ytterligare svårigheter. I regressionsanalysen planerade vi initialt att inkludera flera strukturella kontextfaktorer som ytterligare förklarande variabler baserat på deras antagna förhållande till hållbarhetsnivån. Variabler som befolkning, befolkningstäthet, graden av förtätning, andel kvinnor i befolkningen, socioekonomiskt index och antalet bilar per invånare övervägdes. De flesta av de strukturella faktorerna visade emellertid ha en stark korrelation med både kvinnlig representation och mellan varandra (mycket på samma sätt som i Wide [2012]). Detta resultat indikerade att högre befolkningstäthet hänförs till större städer, lägre bilägenhet, högre andel av kvinnor och god socioekonomi. I den slutliga regressionsmodellen inkluderades således en enda strukturell faktor (befolkningstäthet). Befolkningstätheten ansågs vara den mest adekvata variabeln för att beskriva den allmänna strukturella kontexten, och den visade sig vara signifikant för alla skattade regressionsmodeller. Detta är inte förvånande med tanke på att högre befolkningstäthet ger bättre förutsättningar för hållbara transporter än mindre tätbefolkade områden. Tätbefolkade kommuner är också troligtvis kommuner med större befolkning och mer skatteinkomster, vilket resulterar i större investeringsbudgetar (inklusive för hållbara transporter).

I analysen var vi också tvungna att besluta om vi skulle överväga en tidsfördröjning mellan beslut och deras effekter på hållbarhet. Detta gjordes genom att analysera förhållandet mellan kvinnors representation 2011 och 2015 och de olika aspekterna av hållbarhet baserat på information från 2015 och 2017. Vi diskuterade också om kausaliteten kunde vara tvärtom, dvs att kvinnors andel i transportnämnder är beroende av tidigare hållbarhetsnivåer. Ett högt hållbarhetsresultat kan eventuellt locka kvinnor att engagera sig politiskt och därmed öka kvinnornas andel över tid.

Moment 2, normanalysen fördjupar kunskapen från den första delen. Momentet handlar om att genom kvalitativa analyser studera korrelationen mellan (1) kvinnors deltagande i beslutande organ och (2) agendasättning, diskussioner, prioriteringar och beslut i kommunen till förmån för minskade utsläpp av växthusgaser och minskad energianvändning från persontransporter. Initialt utvecklades ett ramverk (se exempelvis Kurian (2000), Dymén, Langlais & Cars (2014), Dymén & Langlais (2017) Hultman (2013, 2016), Hultman & Anshelm (2017) and Hultman (2017)) där följande typologier definierades:

- Tekniska Maskuliniteter, upplevs som givna och normala. Inom trafik-, transport-, och stadsplanering har tekniska maskuliniteter under lång tid bidragit till de rådande normerna. Teknisk och ekonomisk rationalitet och ett uppifrån-perspektiv på beslutsfattande karakteriserar tekniska maskuliniteter.
- Jämställdhetsfemininiteter fokuserar på jämställdhet i relation till politisk makt och resursfördelning i transportplanering. Såsom i tekniska maskuliniteter dominerar teknisk och ekonomisk rationalitet och ett uppifrån-perspektiv på beslutsfattande.
- Hållbara maskuliniteter fokuserar på männens ansvar att bidra till jämställdhet och hållbarhet. Något som karakteriserar hållbara maskuliniteter är hållbar rationalitet som utgår från Brundtlands definition av hållbarhet och placerar människan inom ramen för ekosystemet och tillväxtgränser. Ett nedifrånperspektiv dominerar beslutsfattandet. För att nå framgång i att ta fram och implementera planer måste planeraren kunna lära från andra och kommunicera på ett empatiskt sätt
- Hållbara femininiteter fokuserar på hållbarhet i förhållande till sårbara gruppers rättigheter. Såsom hållbara maskuliniteter karakteriseras hållbara maskuliniteter av hållbar rationalitet som utgår från Brundtlands definition av hållbarhet och placerar människan inom ramen för ekosystemet och tillväxtgränser. Ett nedifrånperspektiv dominerar beslutsfattandet.

Baserat på dessa typologier utvecklade vi fyra hypoteser som testades på fyra kommuner. Hypoteserna är att:

- Maskulina normer råder i kommuner med en låg andel kvinnor i beslutsfattande nämnder
- Feminina normer råder i kommuner med en hög andel kvinnor i beslutsfattande nämnder
- Kommuner med ett starkt hållbarhetsarbete karakteriseras av en hållbar rationalitet och ett nedifrånperspektiv på beslutsfattandet
- Kommuner med ett lågt hållbarhetsarbete karakteriseras av en ekonomisk rationalitet och ett uppifrånperspektiv på beslutsfattandet

De fyra kommunerna representerade ett fall med hög poäng på både kvinnlig representation och hållbarhet (Örebro), ett fall med låg poäng för både kvinnlig representation och hållbarhet (Bjuv), ett med hög poäng på kvinnlig representation men låg på hållbarhet (Svalöv) och vice versa för det fjärde fallet (Helsingborg). Genom textanalys visade vi empiriskt hur dessa fyra svenska kommuner har utvecklat sin (hållbara) transportpolitik 2014–2018. Utöver textanalysen genomfördes intervjuer med två politiker från samtliga kommuner utom Bjuv, där vi trots upprepade försök inte lyckades genomföra intervjuer. Resultaten från analysen återkopplades till kommunerna vid en workshop genomförd under våren 2019.

I **Moment 3** genomförs en syntes av den kunskap som kommit fram i tidigare moment. Syntesen konkretiseras i en kvantitativ analys av energieffektiviseringspotentialen. Ursprungligen var tanken att analysera hur potentialen för persontransporter i de 4 kommuner vi undersökt skulle kunna realiserats. Studiens resultat har dock visat att en sådan skattning och jämförelse baserad på våra fall inte är relevant. Istället har vi gjort en skattning för vad ett jämställt transportsystem skulle kunna betyda på nationell nivå. Den kvantitativa skattningen bygger på två antaganden (antagandena har utvecklats utifrån den kunskap som genererats i moment 1 och 2) om skillnader i transportbeteende avseende persontransporter i ett fullständigt jämställt system jämfört med dagens maskulinitetskodade. Dagens beteende för alla – såväl män som kvinnor – är således högst troligt idag mer maskulint kodad än om vi haft jämställt kodade normer. Det leder oss till antagandet att ett jämställt transportsystem skulle flytta både mäns och kvinnors transportbeteende mot ökad hållbarhet jämfört idag genom att:

1. Individens enskilda beteende skulle formas av en jämbördig mix av maskulinitets- respektive femininitetsnormer.
2. Transportsystemets utformning skulle bygga på en jämbördig mix av maskulinitets- respektive femininitetsnormer.

Analysen bygger vidare på tidigare genomfört projekt *Förutsättningar och incitament för ändrat beteende för energieffektivare resor* (Winslott Hiselius och Smidfelt Rosqvist (2018) samt Smidfelt Rosqvist och Winslott Hiselius (2019)) finansierat av Energimyndigheten och den kunskap som tagits fram inom innevarande projekt. Baserat på information ifrån RVU Sverige, skattar vi resbeteendet, klimateffekter och energibesparing (bilkm, CO₂-utsläpp samt kWh) för ett jämställt transportsystem. I det tidigare genomförda projektet *Förutsättningar och incitament för ändrat beteende för energieffektivare resor* har effekterna på energianvändning, bilkilometer och CO₂-utsläpp beräknats för olika scenarion. I ett scenario skattas bilanvändning om män i åldrarna 35 - 55 reste som kvinnorna gör i samma åldrar. I ett annat scenario skattas vad som skulle hända om varje bilanvändarkategori halveras och den andra halvan flyttas ett steg ”ner” i bilanvändarfrekvensen med start från bilanvändning ”Dagligen”. I skattningen för ett jämställt transportsystem i nuvarande projekt görs antagandet att ett jämställt transportsystem motsvarar en kombination av scenariot där alla reser som kvinnor gör idag och scenariot där frekvensen av bilanvändning minskar.

Baserat på tidigare forskning kring processutveckling, kontinuerliga diskussioner med Lunds kommun, workshop för de kommuner som deltagit i moment 2 samt seminarium med kvinnliga politiker på olika nivåer, har projektgruppen reflekterat kring vad som krävs för att frågan om jämställdhetens betydelse för hållbar utveckling av transportsektorn kan tas vidare och realisera de potentialer som finns.

Resultat

Analys av kvinnors och mäns deltagande i kommunala transportrelaterade organ och relation till hållbarhetsutfall

Trenden över tid indikerar en stadig, statistiskt signifikant ökning av kvinnors representation som ordinarie ledamot i alla studerade kommunala organ från 2003 till 2011. Det fanns dock ingen signifikant skillnad i kvinnors representation från 2011 till 2015. Kvinnors representation minskade - statistiskt signifikant - från valet 2015 fram till 2017 (period mellan val). Under den studerade perioden från 2003 till 2017 ökade också standardavvikelsen för kvinnors representation, vilket tyder på att det fortfarande finns några kommuner med låg kvinnorepresentation, medan andra har ökat.

Tabell 1. Statistik över kvinnors representation (ordinarie ledamot) i kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

	Styrelse, år					Fullmäktige, år				
	2003	2007	2011	2015	2017	2003	2007	2011	2015	2017
Genomsnitt	.31	.33	.36	.36	.34	.42	.42	.43	.43	.42
Stdv	.18	.18	.20	.20	.21	.05	.06	.05	.05	.06
Max	.82	.82	.90	.91	1.00	.55	.55	.56	.60	.62
Min	0	0	0	0	0	.27	.23	.26	.26	.22
N	289	289	289	289	282	289	289	289	289	278

Tabell 2. Statistik över kvinnors representation (ordinarie ledamot) i transportrelaterade kommunala nämnder.

	Transportrelaterade nämnder, år				
	2003	2007	2011	2015	2017
Genomsnitt	.22	.24	.28	.28	.27
Stdv	.13	.15	.14	.16	.17
Max	.60	.71	.67	1.00	1.00
Min	0	0	0	0	0
N	118	146	157	228	267

Resultatet av vår kvantitativa studie visade inte på något signifikant samband mellan vårt hållbarhetsindex och kvinnors representation. Begreppet kritisk massa övervägdes också i analysen när kommunernas hållbarhetsutfall jämfördes i kommuner med mer / mindre än 40% av kvinnors representation. Denna analys visade inte heller på några signifikanta skillnader. Men eftersom det knappt fanns några kommuner med en kritisk massa av kvinnor i de transportrelaterade nämnderna i denna studie, var det också mindre troligt att analysen skulle kunna visa några signifikanta resultat på kvinnors mer hållbara beslutsfattande.

Analys av normskapande i den kommunala transportsektorn.

Genom textanalys visar vi empiriskt hur fyra svenska kommuner har utvecklat sin (hållbara) transportpolitik 2014–2018. Bjuv med låg representation av kvinnor i transportrelaterade nämnder och låg hållbarhetsnivå, domineras av tekniska maskuliniteter och ekonomisk rationalitet. Även i Svalöv dominerar tekniska maskuliniteter men bara något. I båda kommunerna utgör ekonomisk rationalitet och tekniska maskuliniteter dominerande normer som är inbäddade i de kommunala institutionerna.

Baserat på feministiska institutionella teorier (Mackay et al. 2010) hävdar vi att sådana normer reproduceras genom vardagliga handlingar, eftersom de ger beslutsfattare regler för lämpliga åtgärder som gör dem normaliserade och reproducerade. Den ekonomiska rationaliteten och tekniska maskulinitet-nivån är ganska stark också i de andra två kommunerna, med antingen hög hållbarhet eller hög andel kvinnlig representation, vilket är en indikation på dominansen av dessa normer.

Men dessa normer utmanas också, och vi ser bevis på detta i Svalöv där kvinnors representation också har lett till närvaro av jämställdhetsfemininiteter enligt de studerade texterna. Intressant nog finns det bara spår av hållbarhetstänkande i Svalöv, vilket kan förklaras av att vårt hållbarhetsindex till största delen fångar urbana åtgärder, vilket påpekades i en intervju. Små landsbygdssamhällen med en spridd befolkning har svårt att få höga poäng på ett index över hållbara transporter där andra frågor som är relevanta för hållbarhet i urban miljö prioriteras (Intervju Svalöv 3 april 2019)

Hypoteserna verifieras således i två av våra fyra fall, Bjuv och Svalöv, där resultatet pekar på att det finns en koppling mellan kvinnliga / manliga kroppar och könsnormer, och att ekonomisk rationalitet och ett uppifrånperspektiv på beslutsfattande dominerar i kommuner med låga hållbarhetsnivåer (mätt med vårt index). Vi finner också indikationer på att hållbar rationalitet och ett nedifrånperspektiv på beslutsfattande är synliga i kommunerna med en stor andel hållbara transporter.

I våra andra två fall, Helsingborg och Örebro, verifieras hypoteserna endast delvis och vissa resultat är förbryllande. Först, även om båda kommunerna får höga poäng på vårt hållbarhetsindex, är den hållbara rationaliteten endast svag i Helsingborg men starkare i Örebro. Ekonomisk rationalitet har emellertid också en stark närvaro i dessa fall.

Resultat i moment 2 indikerar att närvaron av kvinnliga och manliga kroppar i beslutsfattande till viss del hänför sig till maskulina och feminina normer. Hållbarhetsnivån har emellertid inte kunnat visa något signifikant samband med förekomsten av manliga och kvinnliga kroppar, utan snarare närvaron av maskulina och feminina normer. Våra resultat indikerar att politiken domineras av ett uppifrånperspektiv. Detta är ganska förvånande eftersom det sammanhang vi studerar är politik på kommunal nivå och här är avståndet mellan beslutsfattare och medborgarna ganska kort.

Potentialberäkning för ett jämställt transportsystem

För att kunna skatta energieffektiviseringspotentialen i ett jämställt transportsystem måste vi kunna förhålla oss kvantitativt till valda resbeteenden och hur dessa förväntas förändras om jämställdhet skulle råda. Baserat på våra olika analyser drar vi slutsatsen att det inte går att kalla ett system utan någon form av hållbarhetsnorm för jämställt. Det som i ramverket klassas som jämställdhetsfemininitet bygger på principen att kvinnor ska "lyftas" till samma rättigheter som män. En skillnad mellan dessa är dock att jämställdhetsfemininitet lägger mer fokus på säkerhet och mindre på teknik och ekonomisk tillväxt som är uttalade i teknisk maskulinitet. Trots det betyder det att jämställdhetsfemininitet i mångt och mycket bygger på en maskulinitetsnorm, vilket i sig inte är jämställt eftersom det förbiser värderingsskillnader som finns mellan könen och som i nuläget är väsentliga avseende transportsystemet.

För den konkreta matematiska skattningen av påverkan på energianvändning har vi som tidigare nämnts utgått ifrån två scenarios från ett tidigare projekt *Förutsättningar och incitament för ändrat beteende för energieffektivare resor*. För skattningen av energieffektiviseringspotentialen i ett jämställt transportsystem utgår vi från de två scenarios som kan beskrivas som "Om alla gjorde som kvinnor" som antas påverka individers beslut i ett givet system samt "Ändrade normer kring bilanvändning" som antas kunna realiseras med en utformning av transportsystemet med jämbördig mix av maskuliniteters- respektive femininitetsnormer. Sammanfattningsvis pekar våra resultat på att policys påverkas i hållbar riktning. Beräkningarna visar på att antalet kWh skulle minska med 29% i Sverige, se tabell 3.

Tabell 3. Totalt antal kWh per dag för hela befolkningen uppdelat per färdssätt dels för dagens beteende (Referens) och dels för kombinationsscenario "nya bilvanor" & "alla gör som kvinnor i snitt".

kWh per mode		Car	PT	Bike	Walk	total
Referens	Man	77 536 493	5 167 059	0	0	82 703 552
	Woman	53 441 059	5 052 918			58 493 977
	Total	130 977 575	10 220 044			141 197 619
Scenario	Man	47 138 718	5 199 378			52 338 095
	Woman	42 208 715	5 305 300			47 514 016
	Total	89 347 433	10 504 678			99 852 111
Difference	Man	-30 397 775	32 318			-30 365 457
		-39%	1%			-37%
	Woman	-11 232 344	252 382			-10 979 962
		-21%	5%			-19%
	Total	-41 630 142	284 634			-41 345 508
		-32%	3%			-29%

Reflektioner

Genom kontakter med tjänstepersoner och politiker på olika nivåer har forskargruppen identifierat ett kunskapsbehov kring frågan *varför* det är viktigt med jämställdhet i transportsystemet och dess betydelse. De kontakter vi har haft pekar på att så länge det inte finns förståelse för jämställdhetens betydelse är det mindre relevant att ta fram ytterligare metoder för hur jämställdhet kan integreras/tas hänsyn till i planeringen. Våra resultat pekar på att det först måste finnas en kunskap kring dessa frågor relevans för att det ska finnas incitament till att tillämpa de handböcker och metoder som redan finns.

Kunskapen om *varför* tycks dock inte saknas på policynivå. På policynivå är jämställdhet relativt välintegrerat i transportsektorn. En av utgångspunkterna då projektet startade var att bristande jämställdhet i transportsektorn inte beror på frånvaro av regelverk, lagstiftning eller olika policydokument utan i själva genomförandet av målet, alltså när man ska gå från policy eller direktiv till handling i den dagliga verksamheten. Svedberg (2014) visar exempelvis att goda intentioner avseende jämställdhet som finns uttryckt i olika policy-dokument ofta trivialiseras och organiseras ut ur myndighetens verksamhet helt och hållet eller förvandlas i slutändan till en helt urvattnad åtgärd som inte alls liknar det som var ursprungligen tänkt.

I föreliggande projekt har vi utgått från den kunskapen och vår ansats var att studera jämställdhetens betydelse i den dagliga verksamheten. En slutsats är att de aspekter vi fångat i vårt hållbarhetsindex inte tillräckligt fångar den dagliga verksamheten. Vi fann inga signifikanta korrelationer mellan andelen kvinnor i kommunala nämnder och kommunens hållbarhetsarbete. Inte heller fann vi några samband mellan andelen kvinnor i kommunala nämnder och hållbara normer. En relevant fråga att ställa sig då är om resultaten hade sett annorlunda ut om vårt hållbarhetsindex ännu mer reflekterat den dagliga verksamheten, såsom diskussioner och beslut kopplade till kommunens parkeringstal? Våra samtal med politiker indikerar att så hade varit fallet. Jämställdhetens betydelse för hållbarhetsarbetet syns framförallt i de mycket konkreta besluten där exempelvis parkeringsplatser ställs mot en utökad cykelväg.

Kanske finns det anledning att göra en översyn av de analyser som görs för att bättre redovisa konsekvenserna på det vardagsresandet av olika åtgärdsförslag. Varför jämställdhet för transportsystemet är viktigt är helt uppenbart och självklart för oss som har kunskap om de skillnader som finns och vad de skulle kunna innebära för transportsystemets utveckling. Men kanske behövs konkreta exempel för att beskriva vad ojämställdhet betyder för att nå fram till dem som praktiskt arbetar med denna utformning som ännu inte besitter denna kunskap. Ett sådant exempel skulle kunna vara att redovisa fördelningseffekterna av olika konkreta exempel på motsvarande sätt som exemplet med jämställd snöröjning som SKL tagit fram en film om för att förklara. Ett annat konkret exempel skulle kunna vara att illustrera skillnader i status mellan olika trafikslag genom att studera skillnader i kvalitet i transportservice och hur utnyttjandet av dessa skiljer sig åt mellan män och kvinnor. Det skulle till exempel kunna gälla cykelställ

jämfört med parkeringsplatser, busshållplats för långfärdsbuss jämfört med tågplattform.

Samtliga kontakter forskargruppen haft med politiker och tjänstepersoner på olika nivåer har visat på ett behov av kunskapshöjande åtgärder vilket till exempel skulle kunna genomföras genom en föreläsningsserie. Fokus i denna serie borde vara på varför det är viktigt med jämställdhet och mindre på hur detta åstadkoms.

Tidigare forskning och resultatet från detta projekt pekar på att begreppet jämställdhet kan användas som ett analysverktyg för att nå hållbar utveckling. Med tanke på uppställda klimatmål och den tidspress som finns att genomföra klimatåtgärder, kan inte den energibesparingspotential som ett jämnt transportsystem har negligeras.

Diskussion

Jämställdhet är en högst relevant aspekt för en mer hållbar transportsektor och transportsystem. Det finns genomgående stora skillnader mellan könen vad gäller såväl resvanor och beteende som attityder och värderingar. Dessutom är transportsektorn avseende makt fortfarande långt ifrån jämställd. Skillnaderna i resvanor är så stora att enbart skillnaderna i bilanvändning skulle minska energianvändningen från transportsektorn med en femtedel om män i genomsnitt reste som kvinnor i genomsnitt (se resultat ifrån Energimyndighetsprojektet ”*Förutsättningar och incitament för ändrat beteende för energieffektivare resor*”). Klimatomställningsutmaningen ger ytterligare argument för en jämställd transportsektor genom att kvinnor jämfört med män generellt uttrycker värderingar som är för klimatåtgärder.

Även om Sverige anses vara ett land med en hög representation av kvinnor i beslutsfattande organ (t.ex. IPU, 2018), tyder översikten i denna studie på en mycket låg representation av kvinnor i transportrelaterade nämnder på kommunnivå över tid (för vissa nämnder finns ingen kvinnlig representation alls). Representationerna är något högre för kommunstyrelserna, och endast kommunfullmäktige kan betraktas som jämställda. Även om representation inte per automatik leder till mer jämställda normer hjälper en icke jämställd representation sannolikt till att bevara den hegemoniska maskulinitetsnormen i transportsektorn.

Resultatet av vår kvantitativa studie visade inte på något signifikant samband mellan vårt hållbarhetsindex och kvinnors representation. Förhållandena mellan representation och hållbarhet är troligen mer komplexa än vad den empiriska studien har kunnat mäta. Vår studie fokuserade därefter på hur könsnormer påverkar beslutsfattande genom analys av institutionella faktorer och värden som förkroppsligas i de kommunala organen. Sammanfattningsvis verifierades dock våra hypoteser endast delvis. Vi kan alltså dra slutsatsen att det inte finns någon direkt, enkel koppling mellan kvinnors närvaro i beslutsfattande i transportfrågor, och hållbarhetsnivån (även energianvändningen) i en kommun eller typ av värden som uttrycks i de strategiska eller operativa dokumenten.

Några slutsatser kan dock göras för hur ett könsperspektiv i transportplanering och politik i svenska kommuner kan främja hållbar transportpolitik. För det första visar Örebro och Helsingborg, som båda är kommuner med höga transporthållbarhetsnivåer, spår av hållbar rationalitet och ett nedifrånperspektiv, något som inte syns i Bjuv och Svalöv, båda kommuner med låga nivåer av transporthållbarhet. En rimlig slutsats är därför att de senare kommunerna, och sannolikt även andra svenska kommuner med låga transporthållbarhetsnivåer, måste införliva hållbar rationalitet och ett nedifrånperspektiv för beslutsfattande för att öka hållbarhetsambitioner och resultat.

För det andra visar både Örebro och Helsingborg spår av hållbara maskuliniteter och hållbara femininiteter något som inte syns i Bjuv och Svalöv. Att uppnå hållbarhets- och klimatmål i transportpolitiken som gör att de ideala typerna av hållbara maskuliniteter och hållbara femininiteter fungerar som modeller för vilka

frågor som måste tas upp och vilka relevanta vägledande normer som ska få genomslag.

För det tredje, även om det inte finns någon enkel koppling mellan kvinnors närvaro i beslutsfattande i transportfrågor, och inte heller hållbarhetsnivån i en kommun och den typ av värden som uttrycks i de strategiska eller operativa dokumenten, tyder våra resultat på att närvaro av kvinnor och män i politiska beslutsfattande, avser till viss del maskulina och feminina normer, men inte specifikt relaterade till hållbarhetsnormer. Ändå ser vi bevis på att traditionella normer relaterade till tekniska maskuliniteter och jämställdhetsfemininiteter kan utmanas av normer relaterade till hållbara maskuliniteter och hållbara femininiteter.

Potentialberäkning för Sverige med avseende på energipåverkan till följd av ett jämställt transportsystem visar på att energianvändningen från persontransportsystemet (baserat på minskat antal fordonskilometer) skulle minska med 29% i Sverige.

Vi har i detta projekt dock inte kunnat påvisa några enkla samband mellan jämställdhet och beslut som leder till större hållbarhet i transportsystemet. Snårigheten i beslutsvägarna gör det svårt att analysera omständigheter och processer som leder fram till hållbarhet. Det vi har kunnat visa är att maskulina och feminina normer påverkar hållbarhetsarbetet. Vi har dock haft svårt att visa hur dessa normer relaterar till könsrepresentationen i de kommunala nämnderna. Vi har dock kunnat visa att könsrepresentationen har en koppling till maskulina och feminina normer, om än inte direkt i relation till hållbarhet. Såsom tidigare forskning visat bör vi i ett nästa steg studera en ännu mer konkret nivå, där de praktiska besluten tas. Mot bakgrund av detta är vi övertygande om att ökad jämställdhet är ett villkor för ett hållbart transportsystem. Mot denna bakgrund är det mycket försvårande att vi funnit en oförståelse inom myndigheter kring varför det är viktigt med jämställdhet i transportsystemet. En oförståelse som förmodligen är en bidragande orsak till att befintliga modeller och metoder så som gender budgeting och gender mainstreaming inte används.

Att synliggöra förhållanden av ojämställdhet och skillnader är en viktig del i metoden för ökad jämställdhet och med våra resultat vi drar slutsatsen att det finns ett stort behov av ökad kunskap kring jämställdhetens effekter och att effekter och orsakssamband identifieras i vidare studier. Baserat på projektets resultat kan vi peka på faktorer som fortsatta studier bör ta hänsyn till så som olika typer av åtgärder, hierarkier, organisationskultur, förhandlingar innan beslut tas, etc. Ytterligare kvantifierade effekter är av stor vikt för att något ska hända.

Dessutom bör – utöver fortsatt forskning för ökad förståelse – resurser satsas på att till praktiken sprida sådan vederlagd kunskap som finns om jämställdhet och transporter.

Publikationslista

“Gender Equality and Increased Energy efficiency in the Transport Sector” presenterat vid konferensen Gendering Smart Mobility 24-25 augusti 2017, Oslo

“Masculine and Feminine norms in sustainable transport policy and planning with a focus on four municipalities in Sweden” presenterat vid konferensen Gendering Smart Mobilities 17-18 september 2018, Stockholm

“The Importance of Gender to Sustainability Transitions in the Transport Sector” presenterat vid International Sustainability Transitions Conference 2019 - Carleton University 23- 26 juni, 2019

“Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees” Sustainability 2019, 11, doi: 10.3390/su11174728

“Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities” artikel submittad juni 2019 till NORMA International Journal for Masculinity Studies

”Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling” K2 Outreach

Övriga aktiviteter

Workshop med kvinnliga politiker 28 augusti Stockholm. Inbjudna:

- kommunalråd, tidigare riksdagspolitiker och ordf TU
- riksdagspolitiker, TU, tidigare kommunalråd och ordf i Kultur- och fritidsnämnd
- oppositionslandstingsråd
- tidigare ordförande stadsbyggnadsnämnd
- riksdagspolitiker, tidigare miljöminister samt ordförande stadsbyggnadsnämnd

Presentation på Gröna bilisters årskonferens 6 mars 2019: Jämställdhet och transportsystemet - vad säger forskningen?

K2 projekt ”Betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet”. Genomfört september 2018 – september 2019

Referenser, källor

- 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.
- Dymén, C., Andersson, M., & Langlais, R. 2013. Gendered Dimensions of Climate Change Response in Swedish Municipalities. *Local Environment: The International journal of Justice and Sustainability*, 18:9, 1066-1078.
- Essebo, M. 2013. Lock-in as make-believe – Exploring the role of myth in the lock-in of high mobility systems. Docoral thesis, University of Gothenburg.
- Gil Solà, A. 2013. På väg mot jämställda arbetsresor. Vardagens mobilitet i förändring och förhandling. Doctoral dissertation. Gothenburg University: Gothenburg.
- IPU 2018. Women in national parliaments. Inter-Parliamentary Union, <http://archive.ipu.org/wmn-e/classif.htm>, retrieved 2018-11-20.
- 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. *Journal of Sustainable Transport*, 10:8, 703-711.
- Klintman, M. 2013. Citizen-consumers and evolution: reducing environmental harm through our social motivation. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2013.
- Mackay, F., Kenny, M., & Chappel, L. (2010). New Institutionalism Through a Gender Lens. Towards a Feminist Institutionalism? *International Political Science Review*. 31 (5), 573-588.
- 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.
- 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*. Doctoral thesis. Department of Environmental and Energy Systems Studies, Lund University.
- Polk, M. 2004. The influence of gender on daily car use and willingness to reduce car use in Sweden. *Journal of Transport Geography*, 12, 185–195.
- Proposition: 1993/94:147 Jämställdhetspolitiken: Delad Makt—Delat Ansvar.
- Rönnblom, Malin. 2011. “Vad är problemet? Konstruktioner av jämställdhet i svensk politik”. *Tidsskrift för genusvetenskap*, Vol 2-3, p.35-55
- Smidfelt Rosqvist, L. 2019. Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too: From One to Many Tracks. January 2019. DOI: 10.1007/978-3-030-05042-9_4. In book: *Integrating Gender into Transport Planning*.

- 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*, 7(1) 28-36
- Svedberg, W. 2014. Ett (o) jämställt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt--En genusrättsvetenskaplig studie av rättslig styrning för jämställdhet inom vissa samhällsområden. Ph.D. dissertation, Gothenburg University.
- Wide, J. 2012. Kvinnorepresentationen i Norges kommuner. *Tidskrift for Samfunnsforskning*, 53:3, 317–347.
- 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
- Wittbom, E. 2009. Att spränga normer – om målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering. Stockholms universitet, Samhällsvetenskapliga fakulteten, Företagsekonomiska institutionen.

Bilagor

- Administrativ bilaga
- Publicerad artikel: Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees” Sustainability 2019, 11, doi: 10.3390/su11174728
- Submitterad artikel: “Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities” artikel submitterad juni 2019 till NORMA International Journal for Masculinity Studies
- Utkast ”Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling” K2 Outreach