

GÖTEBORGS UNIVERSITET
Statsvetenskapliga institutionen

Jämställdhet – en färdväg till bättre miljö?

En studie om sambandet mellan jämställdhet och miljö i svensk transportpolitik

Kandidatuppsats i Statsvetenskap
15 poäng, VT 2009
Författare: Erika Edquist
Handledare: Helene Ahlborg & Niklas Haring
Antal ord: 9982

Abstract

The aim of the study is to analyze whether it is possible to find a correlation between environmental aspects and gender aspects in the Swedish governmental and parliamentary documents regarding transport policies. In the study, the correlation between environment and gender is also compared with the correlation between gender and the other fields of the transportation sector, namely access and safety. Finally, the aim is also to find out whether gender equality mainly is seen just as a goal in itself or as a mean in order to achieve other benefits for the society, e.g. a better environment. The results show that environmental aspects of the transportation policies are not discussed in correlation with gender aspects. However, this result differs from the investigation of the correlation between gender and the other fields of the transportation sector where there is a discussion on how gender equality is linked to both access and safety. The results also show that the overall discussion on gender within the transportation policies is focused on gender equality as a goal. There is hardly any discussion on if and how gender could be a mean in order to achieve other social benefits.

Keywords: Gender equality, gender mainstreaming, transport policy, environmental politics, sustainable development

Innehållsförteckning

Abstract	2
1. Inledning	4
1.2 Disposition	5
2. Teori	6
2.1 Jämställdhet och genus	6
2.2 Jämställdhetsintegrering	7
2.3 Jämställdhetsintegrering genom 3R-metoden	8
2.4 Jämställd miljöpolitik	8
2.5 Svensk transportpolitik ur ett jämställdhetsperspektiv	9
2.6 Tidigare studier	11
2.7 Summering av teorin	12
3. Problemställning och analysverktyg	13
3.1 Syfte	13
3.2 Frågeställningar	13
3.3 Analysverktyg	14
4. Metod	15
4.1 Tillvägagångssätt	15
4.2 Material och urval	15
4.3 Avgränsningar	17
5. Resultatredovisning	17
5.1 Jämställdhet och miljö	17
5.1.1 Jämställdhetsintegrering för målet om ett jämställt samhälle	17
5.1.2 Jämställdhetsintegrering som medel för positiva samhällseffekter	19
5.2 Jämställdhet och övriga områden	20
5.2.1 Jämställdhetsintegrering för målet om ett jämställt samhälle	20
5.2.2 Jämställdhetsintegrering som medel för positiva samhällseffekter	23
5.3 Sammanfattning av resultatredovisning	23
6. Slutsatser och diskussion	24
6.1 Diskuteras jämställdhetsaspekter i korrelation med miljöfrågor inom transportpolitiken på regerings- och riksdagsnivå?	24
6.2 Hur skiljer sig korrelationen mellan jämställdhet och miljö åt mot den mellan jämställdhet och transportpolitikens övriga områden?	25
6.3 Framhålls jämställdhetsintegrering i transportsektorn främst som en väg att uppnå målet om ett jämställt samhälle eller som ett medel för att få positiva samhällseffekter i form av exempelvis en god miljö?	27
6.4 Avslutande diskussion	27
7. Referenser	29
7.1 Böcker	29
7.2 Rublikationer och hemsidor	29
7.3 Artiklar	30

1. Inledning

Ett antal studier har kommit fram till att kvinnors trafikbeteenden är mer hållbara än mäns i hänseende till miljö, då män dagligen reser 53% längre än kvinnor även under kontroll för bakomliggande faktorer så som inkomst, utbildning och ålder. Attitydundersökningar har även visat att kvinnor ställer sig mer kritiska till bilanvändning, och att kvinnor är mer oroliga för transporters miljöpåverkan än vad män är (se Polk 2001:9-10 & Hansson 2007).

Även i svensk politik har jämställdhet fått en plats i det transportpolitiska området. År 2001 skrevs det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem där det betonas att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov, samt att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Ett av etappmålen till jämställdhetsmålet är att jämställdhet ska genomsyra de övriga transportpolitiska målen, där *God miljö* utgör ett av dessa.

Inom transportsektorn är miljö ett av tre fokusområden, där tillgänglighet samt säkerhet svarar för de resterande två (se SIKA 2006). Forskare Merrit Polk säger i en tidningsnotis att jämställdhet är bra för miljön, detta argumenterar hon för med stöd från egna undersökningar där hon framhåller att kvinnor och män har olika resmönster och skilda attityder och uppfattningar om miljö (Heimler 19 okt 2007).

Sverige är unikt när det kommer till arbete med integrering av jämställdhetsaspekter inom transportsektorn. Tydliga jämställdhetspolicies inom nationell transportpolitik har formulerats endast i Sverige och Irland, och inom privata och statliga transportföretag är Sverige tillsammans med Tyskland och Storbritannien de enda länder där det utvecklats planer för jämställdhetsarbete på arbetsplatsen (Transgen 2007:125). Sverige framhålls även ofta som ett av pionjirländerna när det kommer till såväl miljöarbete som jämställdhetsarbete (se Kjellén 2007:17-18). Därmed anser jag att ifall det går att finna en korrelation mellan jämställdhet och miljö i något politikområde så bör detta vara inom transportpolitiken.

I rapporten *Transgen – Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies* (2007) sammanställs aktuell forskning på området jämställdhet och transport. I rapporten nämns att arbetet med jämställdhetsintegrering av transportsektorn sker på två sätt; antingen är jämställdhetsintegrering ett medel för uppnå mer jämlikhet mellan könen och/eller ett medel för att uppnå ett bättre och mer effektivt transportsystem som kan svara mot dess uppsatta mål (Transgen 2007:29). Jag tolkar detta som att det går att se jämställdhetsintegrering som en väg att uppnå ett mål om ett jämställt samhälle och/eller som ett medel för att få positiva samhällseffekter genom att uppfylla övriga transportpolitiska mål. Därmed anser jag det

intressant att i denna studie undersöka om jämställdhet främst ses som ett mål eller ett medel inom transportpolitiken.

Jämställdhet som en förutsättning för hållbar utveckling diskuteras idag på såväl internationell som svensk nivå. I FN:s miljöarbete framhålls jämställdhetsintegrering som ett viktigt redskap för att uppnå hållbar utveckling, där jämställdhetsfrågor bland annat har fått stort fokus i Agenda 21:s miljöarbete. I Sverige har diskussionen inom såväl forskning som politiskt arbete om jämställdhet i förhållande till hållbar utveckling främst legat på energirelaterade områden, och i synnerhet på transportsektorn och konsumtionsfrågor (se Naturvårdsverket 2008 och Naturvårdsverket 2004:49ff).

Sammanfattningsvis är utgångspunkten för denna undersökning att forskningen om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling växt sig allt större och att det idag finns teorier om att jämställdhet leder till mindre klimatpåverkan samtidigt som jämställdhetsintegreringen i svensk politik fått större prioritet (se ex. Johnsson-Latham 2007:8-10). Dessutom framhålls Sverige vara det land som främst arbetar för ett jämställt transportsystem samtidigt som den svenska transportsektorn anses vara representativt mest jämställd i världen (Transgen 2007:89). Detta betyder att det finns underlag för att empiriskt undersöka om och hur jämställdhetsintegrering sker inom transportpolitikens miljörelaterade område. Dessutom menar jag att det är av intresse att undersöka om målet för jämställdhetsintegrering i transportpolitiken är att uppnå ett jämställt samhälle och/eller om jämställdhetsintegrering ses som ett medel för att uppnå andra positiva samhällseffekter, exempelvis i form av en god miljö. Det övergripande syftet med uppsatsen är därmed att undersöka om och hur miljöfrågor diskuteras i korrelation med jämställdhetsaspekter i transportpolitiska propositioner samt följdmotioner till dessa. Det andra syftet är att analysera om jämställdhet främst framställs som ett mål eller som ett medel i dokumenten. Mer specificerat syfte samt de frågeställningar som ska besvaras i studien följer efter teorin.

1.2 Disposition

I det andra kapitlet presenteras den teoretiska bakgrund varpå uppsatsens hypoteser samt analysverktyg grundas. I denna del introduceras inledningsvis teorier om jämställdhet och genus, jämställdhetsintegrering samt analysmetoden för jämställdhetsintegrering i form av 3R-metoden för att ge en överblick över hur och varför jämställdhet och genus idag diskuteras inom såväl forskning som politik. Därpå följer de mer specifika delarna för denna uppsats som ska ge en bild över hur jämställdhet och genus framhålls inom studiens fokusområden i form av avsnitten; En jämställd miljöpolitik samt Svensk transportpolitik ur ett jämställdhetsperspektiv. Det andra kapitlet avslutas med en översikt över tidigare studier på området för att lyfta fram vad som gjorts och vilken kunskap som fortfarande saknas. I det tredje kapitlet presenteras studiens syfte och de frågeställningar som ska besvaras samt det analysverktyg som ska

användas för att testa hypoteserna. I det därpå följande fjärde kapitlet återfinns en beskrivning av den metod och det material som ligger till grund för studien samt hur urval och avgränsningar gått till. I det femte kapitlet redovisas resultaten av undersökningen genom det upplägg och de indelningar som görs i analysverktyget. Slutligen följer i det sjätte kapitlet de slutsatser som kan dras av studien samt en avslutande diskussion om vad resultatet och slutsatserna kan ha för intresse för såväl samhället i stort som för forskarvärlden i form av ny bidragande kunskap.

2. Teori

2.1 Jämställdhet och genus

I Sverige har jämställdhetsfrågor diskuterats aktivt på den politiska agendan sedan början av 1970-talet (Ändrad ordning 2001:11 och 18). Enligt regeringens skrivelse från år 1999 är det övergripande målet för svensk jämställdhet:

(...) ett samhälle där kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom alla väsentliga områden i livet. Det innebär en jämn fördelning av makt och inflytande, samma möjligheter till ekonomiskt oberoende, lika villkor och förutsättningar ifråga om företagande, arbete, arbetsvillkor samt utvecklingsmöjligheter i arbetet. Det innebär också tillgång till utbildning och möjligheter till utveckling av personliga ambitioner, intressen och talanger, delat ansvar för hem och barn samt frihet från könsrelaterat våld. (Regeringens Skrivelse 1999/2000:24, s. 6)

Genus är svenskans översättning av det engelska ordet *gender* och innebär att skillnader mellan könen och således även förutsättningarna för ett jämställt samhälle återfinns i sociala konstruktioner och samhällliga maktordningar. Simone de Beauvoir introducerade diskussionen om de sociala konstruktionernas påverkan på individen genom att hävda att kvinna inte är någonting man föds till, utan någonting man blir (de Beauvoir 1949). Genusforskaren Yvonne Hirdman introducerade ordet genus i Sverige och menar att genus handlar om makt och sociala konstruktioner i samhället. Hon menar att för att förstå maktrelationerna måste man förstå det samhällliga genuskontrakt som råder. Detta genuskontrakt definierar Hirdman i tre olika kontraktsnivåer; den kulturella, den sociala och den individuella nivån (Hirdman 2001). De existerande genusordningarna påverkar hur män och kvinnor agerar, samt vilken status män och kvinnor får i samhället där de patriarkala ordningarna gör att ”manliga” beteenden värderas högre än ”kvinnliga” och att män besitter mer makt än kvinnor. Genuskonstruktioner leder därmed till att samhället inte uppnår total jämställdhet eftersom män innehar mer makt än kvinnor. För att få ett jämställt samhälle räcker det därmed inte med kvantitativ jämställdhet i

form av lika representation mellan könen, det måste även till samhälleliga förändringar som utmanar genuskontraktet och eliminerar rådande könsmaktsordning (SOU 2005:66).

2.2 Jämställdhetsintegrering

För att jämställdhet ska genomsyra det politiska arbetet och således för att kontraktsnivåerna ska bli jämställda behöver jämställdhetsaspekter integreras i alla politiska beslutsprocesser. Begreppet *jämställdhetsintegrering* har varit vedertaget sedan FN:s världskonferens om kvinnor i Beijing 1995 då *gender mainstreaming* lyftes fram som strategi (Ändrad ordning 2001:8). Det var både den ökade maktförståelsen från genusforskningen samt upplevelser om att jämställdhetspolitiken inte gav ett tillfredställande resultat som ledde fram till att jämställdhetsintegrering infördes i svensk politik under början av 1990-talet (SOU 2005:66 s.50). I Sverige antogs år 1994 en strategi om jämställdhetsintegrering för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. På regeringens hemsida benämns jämställdhetsintegrering som

”... den huvudsakliga strategi som används för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Jämställdhetsintegrering innebär att beslut inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv” (Regeringens hemsida 1).

Jämställdhetsintegrering är således ett verktyg för att införliva jämställdhetsmålen och används såväl på statlig nivå inom politiken som i organisationer och företag.

Problematik med att jämställdhet inte definieras i konkreta termer är något som lyfts upp. Malin Rönnblom, forskare i statsvetenskap vid Umeå Universitet skriver i en artikel att

”Samtidigt som jämställdhet ofta presenteras som en självklar politisk målsättning är det betydligt mer sällsynt med tydliga definitioner av vad som egentligen menas med jämställdhet. Snarare står jämställdhetsbegreppet ofta okommenterat, presenterat just som något så självklart att "alla" vet dess innebörd”(Rönnblom 2004).

Historiskt sett kan man se att konkreta, preciserade mål för jämställdhetsintegrering har hört till undantagen (Wahl 2001:169). Även i statens offentliga utredningar framkommer att radikaliteten i översättandet av jämställdhetsintegrering till politisk handling och därmed åstadkommandet av förändring är beroende av formuleringen och innebörden av centrala jämställdhetsbegrepp (SOU 2005:66 s.14).

Jämställdhetsintegrering är följaktligen det redskap och den väg som används för att jämställdhetsaspekter ska inordnas i politiken, organisationen, företaget eller i annat önskat organ. I strategin för jämställdhetsintegrering är en av de viktigaste aspekterna att ansvaret för genomförandet ligger på högsta beslutsfattande nivå (Rai 2003:157). Därmed är fokus för denna studie att undersöka den högsta svenska beslutsfattande nivån; således regeringens och riksdagens arbete.

2.3 Jämställdhetsintegrering genom 3R-metoden

Gertrud Åström, utredare av regeringens jämställdhetspolitik, har tillsammans med Svenska Kommunförbundet utvecklat 3R-metoden (Lorentzi, Lundkvist 2001:30). Denna metod är ett kartläggnings- och analysverktyg främst använt i organisationer som redskap vid jämställdhetsintegrering. 3R-metoden tar till stor del avstamp i de tre nivåer av genus som Hirdman diskuterar. I analysverktyget har genusnivåerna *social*, *kulturell* och *individuell* genus istället delats upp i de mer konkreta nivåerna *representation*, *resurser* och *realia*. Likt nivån socialt genus återfinns den kvantitativa representationen och organisationernas struktur inom R:et representation. Det som ryms i den kulturella genusnivån tas nu upp under R:et realia, som används för att analysera vilka normer som råder inom organisationen och vilka behov och intressen som tillgodoses samt vilka villkor som påverkar utformningen. Förutom kvantitativ representation och kvalitativa normer och strukturer, belyser 3R-metoden även resursfördelning. Vid jämställdhetsintegrering inom organisationer handlar detta om att pengar, tid och utrymme ska fördelas lika mellan kvinnor och män, samt att kvinnor och män ska få tillgång till resurserna på lika villkor.

3R-metoden kan ses som ett konkret sätt att integrera och analysera de genusnivåer som Hirdman diskuterar och varianter av 3R används idag flitigt vid jämställdhetsintegrering på olika nivåer. Därmed är 3R-metoden även utgångspunkten för analysen av jämställdhet och genus i denna studie.

2.4 Jämställd miljöpolitik

Arbetet med att uppnå hållbar utveckling och debatten på området har vuxit sig allt starkare på senare tid. Efterfrågan av att lyfta in jämställdhetsaspekter i miljöarbetet har också blivit ett mer framhållet krav (Naturvårdsverket 2004:7). Miljö och klimat ses idag som ett av de mest essentiella politikområdena i Sverige och svenska staten satsar stora resurser på arbete och forskning med miljö och klimatrelaterade frågor (Kjellén 2007). Den mest välkända och vedertagna användningen av begreppet hållbar utveckling är den i Bruntlandrapporten *Our Common Future* (1987) där hållbar utveckling definieras som ”en utveckling som tillfredställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredställa sina behov”. Enligt denna definition ingår tre dimensioner av hållbar utveckling; den ekologiska, den ekonomiska, och den sociala.

Det konkreta arbetet med hållbar utveckling både internationellt och på svensk nivå tog fart ordentligt efter 1992 års FN-konferens Earth Summit i Rio de Janeiro. Under konferensen utvecklades Agenda 21; det viktigaste dokumentet för arbete med hållbar utveckling på såväl internationell, nationell och lokal nivå. I och med ratificeringen dokumentet åtog ländernas regeringar att:

...se över sin politik och utarbeta planer för att öka andelen kvinnor som deltar som beslutsfattare, planerare, chefer, forskare och tekniska rådgivare i utformning, utveckling och genomförande av politik och program för en hållbar utveckling...(Agenda 21, 1993 kapitel 24)

I Agenda 21: s 24 kapitel framkommer även att varje stat ska arbeta för att utrota stereotypa bilder, attityder och fördomar mot kvinnor. Dessutom bör länderna utarbeta program för att främja användningen av miljöanpassad teknik som har utarbetats av, för och i samråd med kvinnor. (Agenda 21 kap. 24).

Sverige har varit ett av de ledande länderna i världen när det gäller att belysa och integrera jämställdhetsaspekter i miljöarbetet där jämställdhet har uppmärksammats parallellt med diskussioner om miljö och hållbar utveckling (Johnsson-Lantham 2007:20). Miljövårdsberedningen tillsammans med FN:s kommission för hållbar utveckling beställde år 2007 en studie med syftet att stärka arbetet med hållbar utveckling och att lyfta fram könspecifika skillnader mellan kvinnor och män som kan påverka klimatet (Ibid. s.5), vilket resulterade i rapporten *En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling* (2007). I studien diskuteras hur kvinnor världen över lever mer miljömässigt hållbart än män samt hur kvinnor drabbas hårdare av ändrade förutsättningar till följd av klimatförändringar och andra miljörelaterade områden. Studien påpekar också att en av nyckelfaktorerna i arbetet mot hållbar utveckling och minskat klimathot är ett förändrat beteende hos män, vilket man i rapporten menar skulle uppnås genom högre nivå av jämställdhet.

Även om Sverige framhålls som ett av föregångsländerna vad gäller koppling mellan miljö och jämställdhet finns idag ingen nationell policy om hur jämställdhet ska integreras med miljö. Av den diskussion som finns kring integrationen av jämställdhet och genusaspekter inom såväl forskning som politik har fokus främst legat på energifrågor (Naturvårdsverket 2004:35-37). Studier har visat att kvinnor är mer benägna att ändra sitt beteende för att minska utsläpp av koldioxid. Skillnaden mellan mäns och kvinnors attityder är tydligast i frågor rörande transport där kvinnor är mer benägna att köra långsammare, köra mindre, åka mer kollektivt samt att samåka mer (Naturvårdsverket 2008:18).

2.5 Svensk transportpolitik ur ett jämställdhetsperspektiv

Svensk transportpolitik delas in i de tre huvudområdena tillgänglighet, säkerhet och miljö. Transportmålen som antogs av riksdagen år 1998 (2001 för jämställdhetsmålet) fokuserar på tillgänglighet, säkerhet, miljö och jämställdhet. Det framhålls att jämställdhetsfokus ska genomsyra de övriga målen om tillgänglighet, säkerhet och miljö. Ett av etappmålen för målet om ett jämställt transportsystem är att *”övriga transportpolitiska etappmål bör följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv”*(Vägverket 2007:7-8). Sedan Rio-konferensen 1992 har diskussionen om hållbar utveckling blivit mer framträdande i svenska transportpolitiska policier (Polk

2001:14). Regeringens nuvarande mål för svensk transportpolitik är att den ska bidra till social, kulturell, ekonomisk och ekologisk hållbar utveckling (Prop.1997/98:56). Transportsektorn orsakar stora utsläpp av växthusgaser och är därmed ett av de viktigaste områdena i arbetet mot klimatförändringen (Naturvårdsverket 2005:18). Två år efter Rio-konferensen och det ökade fokuset på hållbar utveckling började integreringen av jämställdhetsperspektiv i svensk transportpolitik som en följd av riksdagens antagande av en nationell plan för det statliga arbetet med jämställdhetsfrågor (Ibid. s21). Både hållbar utveckling och jämställdhet är således två aspekter som får allt större uppmärksamhet inom ramarna för svensk transportpolitik (Polk 2001:6).

Anledningarna till att det finns behov av jämställdhetsintegrering i transportsektorn är skillnader mellan kvinnor och män i tillgång på transportrelaterade resurser, ojämsställd representation och samhällseliga normer som påverkar våra transportmönster, och kan således kopplas till 3R-metoden. Gällande resurser och tillgång på transportmedel ligger kvinnor avsevärt efter män gällande tillgång till bil och andra transportmedel (Transgen 2007:41) Dessa skillnader är signifikanta även mellan män och kvinnor inom samma yrkesgrupp (Ibid. s 44). Studier har visat att män dagligen reser 53% längre än kvinnor och att män även gör fler och tidsmässigt längre resor än kvinnor (Polk 2001:9). Kvinnor använder och är beroende av kollektivtrafik i betydligt större utsträckning än män (Ibid.) Undersökningar har visat att kvinnor färdas färre kilometer om dagen i bil vid kontroll för andra bakomliggande faktorer som hushållskomposition, ålder, utbildning, anställning och inkomst (Ibid.) Kvinnors resmönster är även mer miljömässigt hållbara till följd av färre resta kilometer och mindre energikrävande körning (Ibid. Se även KFB-rapport 1995:10.) För att förstå transportbehov är fokus på fördelning av arbete och aktiviteter ur ett genusperspektiv ett essentiellt verktyg (Transgen 2007:31-32).

Diskussionen om normernas och värderingarnas betydelse grundar sig i hur samhällseliga föreställningar om kvinnor och män och hur vi bör agera påverkar transportmönster och värderingar relaterade till trafik och miljö. Attitydundersökningar har visat att kvinnor ställer sig mer kritiska till bilanvändning än män, och att kvinnor visar större oro för och medvetande om bilkörandets påverkan på miljön (Polk 2001:10) Dessutom påpekas att bilar är genusstereotypa och för det mesta kopplas samman med manliga normer (Transgen 2007:41). Bilen framhålls vara mer än ett transportmedel, den är även ett verktyg för tillfredsställelse och identitetsskapande. Bilen används för att symbolisera status, frihet och kontroll och samtliga dessa symboler anses vara tydligt genusstereotypa (Polk 2001:30).

Transportsektorn har traditionellt sett varit en mansdominerad sektor med låg representation av kvinnor. Detta är fortfarande det mönster vi kan se idag med undantaget att Sverige är det enda landet i världen där kvinnor och män idag kvantitativt sett är lika representerade i den parlamentariska transportkommittén (i Sveriges fall trafikutskottet) (Ibid. s.89). Ökad kvinnlig

representation inom transportsektorn är viktig för att uppnå ett jämställt transportsystem. Det är dock viktigt att poängtera att det finns andra, sociala aspekter som är minst lika viktiga att belysa för att transportpolitiken ska kunna anses vara jämställd och genusneutral (Ibid s.6). För att analysera representationen bör det undersökas om könssegregerade yrken såväl som mäns och kvinnors inflytande och medverkande i beslutsfattande, planering och policyframställande uppmärksammas.

Sverige är unikt när det kommer till arbete med integrering av jämställdhetsaspekter inom transportsektorn. Tydliga jämställdhetspolicies inom nationell transportpolitik har formulerats endast i Sverige och Irland, och inom privata och statliga transportföretag är Sverige tillsammans med Tyskland och Storbritannien de enda länder där det utvecklats planer för jämställdhetsarbete på arbetsplatsen (Ibid. s.125).

Trots framgångarna med jämställdhetsarbetet i svensk transportpolitik finns dock svårigheter med och brister i jämställdhetsintegreringen, vilket ofta kommer upp i diskussioner på området. Detta menar man beror på att både hållbar utveckling och genus är diffusa och ickekonkreta begrepp. Merritt Polk, en av de främsta forskarna inom transport och jämställdhet, anser att bägge dessa begrepp behöver förstås bättre innan interaktionen dem emellan kan förstås till fullo (Polk 2001:24).

Som nämndes i inledningen framhålls att jämställdhetsintegrering inom transportpolitiken kan ses utifrån två synsätt. Antingen som ett medel för att uppnå målet om ökad jämställdhet mellan könen, och/eller som ett medel för att få ett bättre transportsystem som uppfyller de uppsatta målen (Transgen 2007:29). Därmed menar jag att jämställdhet antingen kan ses som ett mål i sig och/eller som ett medel för att uppnå andra positiva samhällseffekter i form av de uppsatta transportpolitiska målen där God miljö utgör ett av dessa. Liknande argumentation för att jämställdhet kan ses som ett mål och/eller ett medel men som inte främst rör transportpolitiken framförs av Amartya Sen. Han framhåller att jämställdhet mellan könen inte bara är värdefullt i sig utan att jämställdhet har långtgående konsekvenser för både män och kvinnor samt att ökad makt för kvinnor har mer vitt gående följder än de omedelbara rättviseaspekterna (Sen 2001:79-80).

2.6 Tidigare studier

SIKA gör årligen en uppföljning av de transportpolitiska målen. För målet om ett jämställt transportsystem görs uppföljning av övriga transportpolitiska mål ur ett jämställdhetsperspektiv. I 2008 års rapport nämns att *"Inom exempelvis God miljö finns det få studier som undersöker om det finns skillnader mellan hur kvinnor respektive män påverkas av olika utsläpp"* (SIKA 2008). Inte i något annat års uppföljning av transportmålet nämns om eller hur jämställdhetsperspektivet har genomsyrat målet om en god miljö, istället diskuteras jämställdhet i form av skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster samt representationen av kvinnor och

män i transportorgan. I de årliga uppföljningarna ligger fokus på hur de berörda transportverken arbetar och implementerar jämställdhetsperspektiv genom att exempelvis utforma rapporter och dokument som belyser transportsystemet utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Däremot belyses inte hur jämställdhetsintegrering framhålls i dokument skriva av de högsta beslutsfattande organen, således regeringen och/eller riksdagsledamöter.

2.7 Summering av teorin

Jämställdhet innebär lika rättigheter och förutsättningar mellan kvinnor och män. Brister i jämställdhet som diskuteras av genusforskaren Hirdman återfinns på kulturell, social och individuell nivå vilka genomsyrar samhället i stort. För att stärka jämställdheten används jämställdhetsintegrering som framställs som den strategi som används för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. En av de mest etablerade metoderna för jämställdhetsintegrering i Sverige är 3R-metoden som utvecklats av Svenska kommunförbundet. De tre R:en står för representation, resurser och realia och kan ses som en konkretisering och analytisk möjlig indelning av Hirdmans genusnivåer. Samtidigt framhålls att det är essentiellt att jämställdhetsintegrering genomförs i de högsta beslutsfattande och policyskapande organen för att på detta vis utgöra grunden för att uppnå ett jämställt samhälle.

I miljö och klimatarbete på såväl svensk som internationell nivå framhålls jämställdhet som en förutsättning och ett medel för ett effektivt arbete och för att uppnå hållbar utveckling. På internationell nivå har detta framhållits i FN:s arbete med hållbar utveckling genom Agenda 21. På svensk nivå finns exempelvis den statliga skrivelsen till miljöårsberedningen *Jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling* där jämställdhet framhålls som ett medel för att få en bättre miljö.

I Sverige skrevs år 2001 ett transportpolitiskt mål om ett jämställt transportsystem med ett etappmål om att jämställdhetsmålet ska genomsyra övriga transportpolitiska mål varav *God miljö* utgör ett av dessa. Inom transportsektorn framhålls jämställdhet som en viktig aspekt att arbeta med då forskning har visat att ett jämställt transportsystem leder till ökad säkerhet, mindre miljöpåverkan samt till mer jämställd tillgänglighet till transportsystemet. I forskning på området transport och jämställdhet nämns att jämställdhetsarbete i transportsektorn kan ses som en väg att uppnå målet om ett jämställt samhälle samtidigt som det även kan ses som ett medel för att få ett effektivt transportsystem som uppfyller de transportpolitiska målen. Sverige anses vara ett av pionjirländerna vad gäller jämställdhet och transport med det enda landet med kvantitativt jämställd transportkommitté samt ett av två länder med jämställdhetspolicies för transportpolitiken. Samtidigt framhålls Sverige ofta som ett av världens mest framgångsrika länder när det kommer till såväl miljöarbete som jämställdhetsarbete. Årligen görs utredningar av hur de transportpolitiska målen har uppfyllts. I dessa framkommer hur jämställdhet har

genomsyrat målet om ett tillgängligt transportsystem, men ingenting nämns om hur korrelationen mellan jämställdhet och målet om en god miljö ser ut.

Dessa teoretiska aspekter utgör grund för den problemställning, de frågeställningar samt det analysverktyg som presenteras i följande avsnitt.

3. Problemställning och analysverktyg

3.1 Syfte

Svensk transportpolitik framhålls ofta som ett lyckat exempel när det handlar om jämställdhetsintegrering, som ett av två länder med nationella jämställdhetspolicies för transportpolitiken samt det enda landet med jämställd representation i transportkommittén. Dessutom finns teorier och forskning som framhåller vikten av jämställdhet för minskad klimatpåverkan och bättre miljö, vilket även diskuterats på statlig nivå. Tidigare studier har fokuserat på att undersöka om och på vilket sätt jämställdhetsintegrering i allmänhet har skett i transportpolitiken. Däremot saknas i tidigare studier undersökningar av om och hur jämställdhetsintegrering diskuteras och behandlas i korrelation med transportsektorns miljö och klimatfrågor.

I denna studie undersöks regeringens transportpolitiska propositioner och dessas följdmotioner för att analysera *om* jämställdhetsintegreringen har nått transportpolitikens miljöområde och utifrån 3R-metoden även *hur* ett sådant samband mellan miljö och jämställdhet ser ut. Dessutom undersöks på vilket sätt jämställdhet diskuteras inom samtliga transportpolitiska områden med fokus på att studera om jämställdhet främst ses som ett mål i sig eller om jämställdhet framhålls som ett medel som kan ge positiva samhällseffekter.

Uppsatsen huvudsyfte är därmed att analysera om och hur jämställdhetsintegrering inom transportpolitiken korrelerar med diskussioner om miljö samt hur detta skiljer sig mot korrelationen mellan jämställdhet och övriga områden. Dessutom är syftet ta reda på om jämställdhet främst framhålls som ett mål eller som ett medel inom transportpolitikens högsta beslutsfattande organ. Jag menar att denna studie kommer att bidra med ny kunskap och möjliga förslag till förändringar i utformandet av transportpolitikens jämställdhetsintegrering.

3.2 Frågeställningar

Uppsatsen har till syfte att besvara följande tre frågeställningar:

- Diskuteras miljöfrågor i korrelation med jämställdhetsaspekter inom transportpolitiken på regerings- och riksdagsnivå?
- Hur skiljer sig korrelationen mellan jämställdhet och miljö åt från den mellan jämställdhet och transportpolitikens övriga områden?

- Framhålls jämställdhetsintegrering i transportsektorn främst som en väg att uppnå målet om ett jämställt samhälle eller som ett medel för att få positiva samhällseffekter i form av exempelvis en bättre miljö?

3.3 Analysverktyg

För att besvara studiens frågeställningar appliceras följande analysverktyg på materialet:

Jämställdhetsintegrering för **målet** om ett jämställt samhälle

	Miljö	Övriga områden
Resurser		
Representation		
Realia		

	Miljö	Övriga områden
Resurser		
Representation		
Realia		

Tabell 3.3

Vid analysen av materialet används ett verktyg med förhandsdefinierade kategorier för att genomföra en kvalitativ textanalys, jag har således ingen intention att kvantitativt ta reda på hur ofta de olika områdena diskuteras i korrelation med jämställdhet. Det förhandsdefinierade angreppssättet är att föredra för denna studie då intresset ligger i att undersöka sambandet mellan jämställdhetsintegrering och transportpolitikens miljöområde, och inte att förutsättningslöst analysera transportpolitikens jämställdhetsdiskussion (Esaiasson 2007:245).

I analysverktyget görs först en uppdelning mellan en syn på jämställdhetsintegrering för ett mål om att uppnå ett jämställt samhälle och jämställdhetsintegrering som ett medel som bidrar till positiva samhällseffekter. Detta baseras på diskussionen som förs i rapporten Transgen gällande jämställdhetsintegrering, där denna kan ses som en väg att uppnå målet om ett jämställt samhälle samt att jämställdhetsintegrering kan ha andra positiva effekter på samhället. Därefter utgår analysen från en uppdelning mellan transportsektorns olika områden. Här ska dock tilläggas att områdena *tillgänglighet* och *säkerhet* har slagits samman till *övriga områden* eftersom det främst är området *miljö* som är av intresse för denna studie. För analysen av diskussionen om jämställdhetsintegrering används 3R-metodens uppdelning mellan nivåerna *resurser*, *representation* och *realia*.

4. Metod

4.1 Tillvägagångssätt

Studien är teoriutvecklande för att hitta kompletterande förklaringsfaktorer till eventuella brister i sambandet mellan jämställdhetsintegrering och miljö/klimatdiskussioner inom transportpolitiken. I studien kommer regeringens propositioner samt följdmotioner till dessa att analyseras med ett textanalytiskt kategoriseringsverktyg för att ge svar på hur jämställdhetsintegrering diskuteras i korrelation med transportpolitikens miljöområde samt om jämställdhet ses som ett mål eller ett medel. Studien består alltså av en beskrivning av om och hur jämställdhet diskuteras i samband med miljö och klimat i regeringens transportpolitiska propositioner och följdmotionerna till dessa samt hur denna korrelation skiljer sig åt mot diskussionen om jämställdhet och övriga transportområden. Undersökningen av korrelationen mellan jämställdhet och övriga områden görs för att kunna jämföra hur detta samband eventuellt skiljer sig mot den mellan miljö och jämställdhet. På detta sätt går det att analysera om jämställdhet över huvud taget diskuteras i de transportpolitiska dokumenten samt om denna diskussion ter sig annorlunda inom miljöområdet jämfört med övriga områden.

I studien undersöks även om man i dokumenten ser jämställdhet främst som ett mål eller som ett medel för att uppnå positiva samhällseffekter. Med jämställdhet som mål menas här passager som diskuterar hur transportsystemet ska utvecklas för att öka jämställdheten i samhället, samt där jämställdhet framställs som ett värde i sig som man strävar efter. Diskrepansen mot vad som menas med medel är här de passager som diskuterar vilka samhällseliga effekter ökad jämställdhet kan ha. Således innebär jämställdhet som medel att jämställdhet inte enbart ses som ett värde i sig utan diskuteras som ett medel för att uppnå något annat. Kvalitativ textanalys är att föredra för studien då det inte är den kvantitativa förekomsten av jämställdhetsdiskussion i dokumenten som är av intresse utan istället passager som kan hjälpa till att besvara studiens frågeställningar (se Esaiasson 2007:237).

4.2 Material och urval

Det material jag valt att analysera är transportpolitiska propositioner från regeringen samt följdmotioner till dessa. Valet av material baseras på att det anses essentiellt att jämställdhetsintegrering sker på högsta beslutsfattande nivå samt för att detta material ger så stor chans som möjligt att hitta diskussioner där jämställdhets- och miljöaspekter korrelerar med varandra. Genom att använda mig av både propositioner och följdmotioner menar jag att så många olika synsätt och åsikter som möjligt får komma fram eftersom såväl de regerandes synpunkter som oppositionens svar på detta analyseras. Eftersom det även har varit ett regeringsskifte under den tidsperiod som materialet hämtas från gör det också att variationen i analysmaterialet är så stor som möjligt. Detta passar därmed bra för denna studie då dess syfte

är att undersöka hur miljöfrågor diskuteras i korrelation med jämställdhet på högsta beslutsfattande nivå och intresserar sig inte av vad ett enskilt parti eller riksdagsledamot argumenterar för.

Genom att på detta sätt göra det så gynnsamt som möjligt för teorin och således få största möjliga sannolikhet att hitta en korrelation mellan miljö och jämställdhetsdiskussionen i dokumenten ökar generaliserbarheten (Esaiasson 2007:183-4). Eftersom jag menar att transportpolitiken även är det politikområde där det finns stor chans att miljöområdet ska ha jämställdhetsintegrerats så leder detta i kombination med att analysera både propositioner och motioner till att generaliserbarheten för miljöpolitiken i stort blir hög.

Vid materialurvalet går jag igenom de propositioner som utgivits av Näringsdepartementet, vilka är ansvariga för regeringens transportpolitik, från år 2001 då målet om ett jämställt transportsystem skrevs och fram till idag. Propositionerna hämtas från regeringens hemsida medan följdmotionerna till dessa återfinns på riksdagens hemsida. För att välja ut vilka propositioner som är av intresse för studien väljs först de ut som rör transportpolitiska frågor. Därefter används sökfunktionen för pdf-dokument där sökorden är *jämställdhet*, *jämställdhetsintegrering* samt *kvinnor*. Av de propositioner som skrivits av Näringsdepartementet från år 2001 och framåt och behandlar transportpolitiska frågor är det sex stycken som innehåller träffar på något eller några av ovanstående sökord. Det ska tilläggas att fler propositioner hade sökträffar men i de fall en passage enbart nämner att *föreslagna åtgärder har ingen negativ inverkan på jämställdhet*, sällas denna bort, samma sak gäller i de fall ordet *kvinnor* nämns utan att belysa jämställdhetsaspekter eller skillnader mellan kvinnor och män. De propositioner som finns kvar efter sällningen och således de som analyseras i studien är:

- Regeringens proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem
- Regeringens proposition 2002/03:109 Sjösäkerhet
- Regeringens proposition 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004-2015
- Regeringens proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik
- Regeringens proposition 2005/05:160 Moderna transporter
- Regeringens proposition 2008/09: 35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

Samma typ av urval sker för följdmotionerna till ovanstående propositioner. De följdmotioner som skrivits genomsöks med samma sökord som propositionerna och de motioner där träff sker för något av sökorden väljs ut för analys. Det slutgiltiga urvalet av följdmotioner är följande fyra:

- Motion 200102: T15 av Agne Hansson m. fl. (C)
- Motion 200506: T27 av Anders G Högmark (M)
- Motion 200809: T9 av Lars Ohly m.fl. (V)

- Motion 200809: T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (Mp)

4.3 Avgränsningar

För att få en så bred bild som möjligt av om och hur jämställdhetsintegrering diskuteras i korrelation med transportpolitikens miljöområde vore det intressant att analysera samtliga politiska dokument som rör transportpolitik. Därmed skulle även SOU: s och samtliga motioner utöver följdmotioner analyseras. Detta har jag dock fått välja bort med hänsyn till tidsmässigt utrymme för denna kandidatuppsats och jag menar att propositioner och följdmotioner till dessa ger en bra helhetsbild över hur den politiska diskussionen ter sig.

5. Resultatredovisning

Jag har valt att redovisa resultatet av analysen i två övergripande avsnitt, ett för jämställdhet och miljö samt ett för jämställdhet och transportpolitikens övriga områden. Dessutom gör jag en uppdelning mellan diskussioner om jämställdhetsintegrering för ett jämställt samhälle och jämställdhetsintegrering för positiva samhällseffekter.

5.1 Jämställdhet och miljö

Jag vill hävda att korrelationen mellan transportpolitikens miljöområde och målet om ett jämställt transportsystem är oerhört knapp. Det förs inte någon direkt diskussion som kopplar målet om en god miljö till målet om ett jämställt transportsystem varken med en syn på jämställdhetsintegrering som en väg att uppnå ett jämställt samhälle eller för att få positiva samhällseffekter. Jag kommer här att redovisa de passager som finns i dokumenten där denna brist i korrelation mellan miljö och jämställdhet tydligt framkommer.

5.1.1. Jämställdhetsintegrering för målet om ett jämställt samhälle

Som nämndes ovan diskuteras inte jämställdhet och miljö i korrelation med varandra och således inte utifrån någon av 3R-metodens nivåer, det förs alltså ingen diskussion om jämställdhet i samband med diskussion om miljö. Det finns däremot viss antydning till koppling mellan miljö och jämställdhet samt en del passager som istället visar på en särhållning mellan miljö och jämställdhet. Där antydning om korrelation mellan miljö och jämställdhet framkommer handlar det inte om ett uttryckligt samband mellan målet om en god miljö och jämställdhetsintegrering, således återfinns ingen diskussion gällande om eller hur ett jämställt transportsystem kan påverka målet om en god miljö. Däremot antyds det att vissa åtgärder kan ha positiva effekter på såväl miljö som jämställdhet. Exempel på sådana åtgärder som kan ha effekt på såväl miljö som jämställdhet är trängselavgift och utveckling av kollektivtrafiken,

därmed alltså genom resurssatsningar. I proposition 2005/06:160 Moderna transporter framkommer att:

”En satsning på kollektivtrafiken, lokalt som regionalt, kan innebära både risker och möjligheter för jämställdheten. På kort sikt underlättar den vardagen för en stor grupp kvinnor som i dag har huvudansvar för hem och familj och om den ökar andelen män som reser kollektivt, skulle det ge positiva effekter när det gäller såväl jämställdhet som miljö”. (s.125)

Även vad gäller diskussionen om trängselavgift nämns det att denna kan bidra till såväl en bättre miljö som att trafiksektorn blir mer jämställd (Motion 2008/09:T9 s.17). Dessutom antyds kopplingar mellan miljö och jämställdhet genom att det nämns att kvinnor och män har olika syn på miljön (Ibid. s.14-15). Detta menar jag dock endast är just en antydning till korrelation då inte jämställdhet på något sätt framhålls som en väg att uppnå målet om en god miljö eller att i detta fall kunna ge mer fokus till kvinnors större miljöhänsyn, utan att enbart skillnader mellan kvinnor och män framhålls, men inte vari dessa består.

Även om det går att hitta viss antydning till samband mellan miljö och jämställdhet inom transportpolitiken finns det ännu tydligare passager som istället visar på åtskillnad mellan de bägge områdena. I de analyserade propositionerna och motionerna nämns det att man arbetar för såväl jämställdhet som miljö, inte att dessa på något sätt hör ihop eller påverkar varandra. Ett tydligt exempel på sådant särskiljande mellan miljö och jämställdhet framkommer i motion 2001/02:T15;

”Det är nödvändigt att skapa ett grönare transportsystem. För att uppnå detta måste mer trafik, både av människor och gods, flyttas från väg till järnväg där så är möjligt. Likaledes måste kollektivtrafikens roll stärkas både för miljöskäl och jämställdhetsskäl” (sid. 5).

Samtidigt framkommer i de delar av dokumenten som behandlar målet om en god miljö att en väg att uppfylla målet är att satsa på kollektivtrafik (se exempelvis Motion 2008/09:T10 s. 38). Denna diskussion om kollektivtrafikens positiva effekter på å ena sidan miljön och å andra sidan jämställdheten anser jag tydligt visa att det inte råder någon korrelation dessa två emellan i dokumenten. Det finns inget som betonar att ett mer jämställt samhälle kan leda till mer satsning på exempelvis kollektivtrafik och andra ”kvinnliga” områden och således ge en bättre miljö, utan det framkommer enbart att kollektivtrafiken i sig kan ha positiva effekter på såväl jämställdhet som miljö. Samma typ av brist i korrelation dyker upp i diskussioner om cykelinfrastruktur. Bland annat nämns att: *”Kvinnor värderar hållbarhetsperspektivet högre än män varför en satsning på cykelinfrastruktur kan främja uppfyllelsen av det sjätte trafikpolitiska målet om ett jämställt transportsystem”* (Prop. 2008/09:35) där det går att se både en åtskillnad mellan miljö- och jämställdhetsaspekter och att man ser utveckling av cykelinfrastruktur som en

väg att uppnå ett jämställt samhälle, inte att kvinnors högre hållbarhetsvärderingar kan tänkas få större kraft i ett jämställt samhälle och således även påverka utvecklingen av i detta fall cykelinfrastrukturen.

Samtidigt som det går att finna tydlig separation mellan miljö- och jämställdhetsaspekter finns det även passager som betonar att målet om ett jämställt transportsystem ska genomsyra de övriga transportpolitiska målen där jämställdhetsmålet framställs som ett sätt att underlätta utvecklingsarbetet för de övriga delmålen. Det betonas att detta mål har en annan dimension än de övriga målen då det ska genomsyra och överlappa alla transportpolitiska mål (Proposition 2005/06:160 s.41). Samtidigt framkommer i den mer konkreta diskussionen om hur detta skulle gå till väga enbart förslag som handlar om hur målet om ett tillgängligt transportsystem ska genomsyras av jämställdhetsaspekter genom ökade resurser i form av att utökad kollektivtrafik leder till att tillgängligheten för framförallt kvinnor ökar (Ibid.). Jag menar att påpekandet om att jämställdhetsmålet ska genomsyra de andra målen skulle kunna tolkas som att det finns en korrelation med målet om en god miljö, men eftersom diskussionen visar sig enbart fokusera på tillgänglighetsaspekter och att det utöver detta inte framkommer någon korrelerande diskussion mellan miljö och jämställdhet i dokumenten så faller detta. Jag menar istället att de passager som betonar att jämställdhet ska genomsyra de andra målen men exkluderar målet om en god miljö kan tolkas som att en korrelation dessa två emellan inte alls återfinns i dokumenten.

5.1.2 Jämställdhetsintegrering som medel för positiva samhällseffekter

Går det då att hitta något i dokumenten som tyder på att diskussionen om jämställdhet och miljö kan ses utifrån ett perspektiv om att jämställdhetsintegrering kan leda till positiva samhällseffekter, eller mer specifikt att jämställdhetsintegrering skulle kunna leda till en bättre miljö och uppfyllandet av målet om en god miljö?

Det finns oerhört knappa diskussioner om hur jämställdhetsintegrering skulle kunna ha positiva effekter på miljön. Det som framkommer är att integrering av ett jämställdhetsperspektiv inom transportsystemet bidrar till att uppfylla samtliga de transportpolitiska målen där målet om en god miljö innefattas. Däremot saknas någon form av konkreta förslag på hur detta skulle gå till (Motion 2005/06:160 s.121). Andra passager i dokumenten gällande synen på att jämställdhetsintegrering kan ha positiva samhällseffekter diskuterar inte i första hand att jämställdhetsintegrering kan ha positiva effekter utan enbart att det råder skillnader mellan kvinnor och män.

”Värden som kvinnor i främsta hand prioriterar, till exempel miljö, säkerhet och samhällsnytta, har också låga värden. Detta är i sin tur ett resultat av att kvinnor har små möjligheter att påverka transportsektorn. Den kvinnliga representationen i transportsektorn är näst intill obefintlig. Endast åtta procent av de ledande befattningarna i sektorn innehas av kvinnor. I många företag och organisationer

saknas kvinnor helt i ledningsfunktioner. Effektiva åtgärder krävs för att snabbt öka den kvinnliga representationen till rimliga nivåer.” (Motion 2008/09: T10 s.14).

Med detta menar jag att det finns passager där det framhålls att kvinnlig representation är viktig eftersom kvinnor värderar miljöaspekter högre än män. Detta menar jag skulle kunna tolkas som att man har en syn på att ökad jämställdhet kan ge positiva effekter på miljön, däremot framkommer inte denna koppling utan kan enbart tolkas in i ovanstående stycke.

5.2 Jämställdhet och övriga områden

5.2.1 Jämställdhetsintegrering för målet om ett jämställt samhälle

I dokumenten framkommer passager som diskuterar jämställdhet och jämställdhetsintegrering på samtliga tre nivåer av 3R-metoden (även om fokus verkar ligga på representation och resurser). Av analysen framkommer att målet med jämställdhetsintegrering av transportsektorn är att uppnå ett jämställt samhälle och inte att jämställdhetsintegrering kan innebära positiva effekter på samhället. Denna strävan efter ett jämställt samhälle blir synlig i dokumenten och kommer här att redovisas genom passager som tydligt påvisar detta.

I proposition 2005/06:160 Moderna transporter framkommer tydligt att jämställdhet integreras för att ge ett jämställt samhälle och inte att detta i sin tur kan ge positiva samhällseffekter. Det nämns att;

”För att transportsystemet skall svara mot både kvinnors och mäns behov skall de ha samma möjligheter att påverka det och deras värderingar skall ha samma vikt. Det innebär att kvinnors och mäns transportbehov och värderingar genomgående skall beaktas för att skapa ett transportsystem som i sig är jämställt men också bidrar till att öka jämställdheten i samhället i stort (s.121).

Här menar jag att det tydligt framgår att fokus för jämställdhetsarbetet är att uppnå ett jämställt samhälle. Samma syn på jämställdhetsintegrering kommer fram då lika tillgänglighet till transportsystemet för kvinnor och män diskuteras. Exempelvis betonas att transportsystemet ska utformas så att kvinnor och män ges samma möjlighet att arbeta, ta ansvar för familj och upprätthålla sociala kontakter (Ibid. s.27). I de passager som lyfter fram kvinnors och mäns lika möjligheter betonas vikten av att transportsystemet ska utformas så att detta kan införlivas, det förs däremot ingen diskussion om att ett jämställt transportsystem skulle bidra till att tillgängligheten skulle bli mer jämlik mellan kvinnor och män.

När det kommer till diskussioner om jämställdhet och realia handlar detta ofta om kvinnors och mäns skilda synsätt och uppfattningar. Bland annat framkommer att;

“Kvinnor är beredda att i högre utsträckning än män prioritera åtgärder för att åstadkomma säkrare vägtrafik. Studier visar också att en majoritet kvinnor stödjer förslag om färre gångtunnlar och bättre ljus på vägarna, förbättrat underhåll särskilt

vid vinterförhållanden samt säkerhet på busshållplatser och vid övergångsställen. Samtidigt är fler män än kvinnor positiva till att höja hastigheterna på motorvägarna.” (Ibid. s. 121-22).

Här menar jag att det går att se att det understryks att jämställdhet behövs för det finns skillnader mellan kvinnors och mäns syn på säkerhet, och inte att dessa skilda syner gör att ökad jämställdhet skulle kunna ge ett säkrare transportsystem. Detsamma framkommer vad gäller säker gång- och cykeltrafik och säkra och trygga transportmiljöer. Här betonas att dessa ska vara lika för kvinnor och män och inte att ett jämställt transportsystem skulle kunna ge ökad säkerhet eller bidra till att transportmiljöer uppfattas lika trygga av kvinnor som av män (Ibid. s. 18 och 125).

I dokumenten återfinns även passager som jag menar kommer nära en diskussion om jämställdhetsintegrering för positiva samhällseffekter där en sådan diskussion skulle vara enkel att göra, men som ändå inte framkommer. Det är främst när realia genom normer och könsmonsters inverkan på transportsystemet diskuteras som jag menar att dokumenten närmar sig en diskussion om jämställdhet för positiva samhällseffekter. Detta anser jag eftersom man ser att normer och könsmonster har en negativ inverkan på transportsystemet vilket borde göra det ”enkelt” att framhålla jämställdhetsintegrering som en väg att förändra denna inverkan. I proposition 2005/06:160 framkommer att;

”Transportsystemet bör svara mot både kvinnors och mäns transportbehov och samtidigt ge möjligheter för kvinnor och män att bryta traditionella könsmonster. Kvinnor och män är givetvis inte två inbördes homogena grupper men rådande könsmonster innebär att kvinnor och män i samma livsfas och liknande social situation ofta har olika villkor. Det ställer krav på två olika slags åtgärder, som i praktiken riskerar att motverka varandra. Å ena sidan handlar det om mer kortsiktiga åtgärder som i första hand förbättrar transportsituationen för kvinnor, å andra sidan om mer långsiktiga åtgärder som bidrar till en förändring av könsmonstren...”
(s.124).

Här diskuteras könsmonstrens inverkan på transportsystemet men det framkommer inte någonting om att ett jämställt transportsystem skulle kunna förändra könsmonstren och således leda till ett bättre transportsystem. Det finns även passager som betonar normers betydelse och att kvinnor och mäns värderingar ska tillmätas samma vikt samt att detta idag brister då kvinnor länge varit underrepresenterade i transportsystemet (Proposition 2008/09:35). Däremot framkommer inte hur ett sådant arbete med att förändra normer och värderingar skulle gå till och således inte heller någon diskussion om att jämställdhetsintegrering i transportsystemet kan vara en väg till förändring.

Det som i materialet tydligast talar för att jämställdhet är målet och inte medlet är diskussionen om kollektivtrafik och jämställdhet. Denna diskussion bottnar sig i en tro på att ökad och effektivare kollektivtrafik leder till ett mer jämställt samhälle eftersom kvinnor använder och är mer beroende av kollektivtrafik än män. Ett exempel på passage som tydligt visar detta är;

”Då kvinnor i högre utsträckning än män har en lokal arbetsmarknad och i högre utsträckning arbetar deltid är det viktigt att erbjuda en väl utbyggd lokal kollektivtrafik och en regional kollektivtrafik med god tillgänglighet även under mellantrafiktid.” (Prop. 2005/06:160).

Vidare kan utläsas att regeringen menar att statsbidrag till kollektivtrafik leder till förbättrade förutsättningar för kvinnor och således även till förbättringar för jämställdheten (Prop. 2003/04:95). I dokumenten framhålls att en satsning på kollektivtrafiken underlättar vardagen för en stor del kvinnor som i dag har huvudansvar för hem och familj och samtidigt finns passager som även menar att en utbyggnad av flygtrafiken leder till ett mer jämställt samhälle då det ökar möjligheter för småbarnsföräldrar att kombinera föräldraskap med förvärvsarbete (se prop. 2005/06:160 och motion 2005/06:T27).

Även i diskussionen om kollektivtrafikens påverkan på jämställdheten tas realia i form av normer och könsmonster upp. I motion 2008/09:T9 skrivs;

”Men vi måste även arbeta för att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation, även om situationen i grunden delvis beror på en könsmaktsstruktur. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov eller önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd, större miljö- och säkerhetshänsyn och rättvisa skattesystem...” (s.14-15).

Det framkommer också att man ser att rådande skillnader mellan kvinnor och män i transportsystemet beror på könsmonster där dessa exempelvis leder till att kvinnor och män i samma livsfas och sociala situation har olika villkor (prop. 2008/09:35 s.180). Tron på att utvecklad och fungerande kollektivtrafik bidrar till ett mer jämställt samhälle är stark. Däremot finns ingen diskussion om att det i ett transportsystem som är jämställt utifrån 3R-metoden, alltså med jämställd representation, realia och resurser, skulle kollektivtrafiken få större prioritet och på det sättet bidra till ett ännu mer jämställt transportsystem. Därmed menar jag att det är tydligt att transportpolitikens fokus ligger på att bidra till ett jämställt samhälle, och inte på att jämställdhetsintegrera transportsystemet för att detta kan ge positiva samhällseffekter.

5.2.2 Jämställdhetsintegrering som medel för positiva samhällseffekter

Finns det då något i materialet som tyder på att man ser att jämställdhetsintegrering kan leda till positiva effekter på samhället utöver att uppnå ett jämställt samhälle inom de övriga områdena utöver miljöområdet?

Där positiva effekter av ett jämställt transportsystem framhålls handlar detta i första hand om trafiksäkerhet där det nämns att män är betydligt mer frekventa i olycksstatistiken än kvinnor och att en bidragande faktor till detta är attityder och värderingar (Motion 2008/09:T9 s.21).

”(...) Generellt är mäns inställning till trafiksäkerhet ett stort problem. Undersökningar visar att kvinnor har en ökad medvetenhet om risker i trafiken. Det leder följaktligen även till att kvinnor kör säkrare.” (Ibid.)

Denna passage menar jag belyser skillnader mellan kvinnor och män vad gäller trafiksäkerhet och attityder vilket indirekt skulle kunna tolkas som att jämställdhetsintegrering vore en väg att förbättra säkerheten. Detta är dock enbart en tolkning och inget som direkt kommer fram i dokumenten.

Utöver säkerhetsdiskussionen finns passager som även de belyser att jämställdhetsintegrering kan ha positiva effekter. I proposition 2005/06:160 nämns att;

”(...) Regeringen bedömer därför att det är av avgörande betydelse för jämställdheten att förändra strukturer i planeringen och förvaltningen av transportsystemet. Med tanke på att det under lång tid funnits få kvinnor inom transportsektorn kan det antas att strukturerna har byggts upp främst utifrån traditionella behov och intressen hos vissa grupper av män. Därför krävs en systematisk genomgång av regler och förhållningssätt för att säkerställa att värderingar och behov hos olika grupper av kvinnor och män får samma vikt... ”. (s. 121).

Här framkommer att jämställdhetsarbete på samtliga nivåer kan bidra till att förändra strukturer, men däremot nämns inte vad förändrade strukturer kan vara bra för. Vill man ändra strukturer för att detta kan leda till positiva effekter på samhället, eller för att det skapar ett jämställt samhälle?

5.3 Sammanfattning av resultatredovisning

För att sammanfatta resultatet av analysen av materialet presenteras här en översiktlig bild av hur transportpolitikens jämställdhetsarbete kan kategoriseras in i analysverktyget

Tabell 5.3.1: Jämställdhetsintegrering för målet om ett jämställt samhälle

	Miljö	Övriga områden
Resurser	Ingen direkt korrelation. Endast i indirekt mening där ex. satsning på kollektivtrafik anses ha effekter på såväl jämställdhet som miljö.	Jämförelsevis utvecklad diskussion som bl.a. framhåller utbygganden av kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv, samt satsning på forskning om transport och jämställdhet.
Representation	Ingen direkt korrelation.	Jämförelsevis utvecklad diskussion som framhåller vikten av jämställd representation i transportorgan och i transportsektorn i allmänhet.
Realia	Ingen direkt korrelation. Endast i indirekt mening där kvinnors och mäns olika syn på och prioritering av miljöfrågor framkommer.	Viss diskussion om normer och könsmönsters inverkan på transportsystemet och att dessa bör bekämpas i strävan efter ett mer jämställt transportsystem.

Tabell 5.3.2: Jämställdhetsintegrering som medel för positiva samhällseffekter

	Miljö	Övriga områden
Resurser	Ingen direkt korrelation	Ingen direkt korrelation
Representation	Ingen direkt korrelation	Ingen direkt korrelation
Realia	Ingen direkt korrelation	Viss diskussion om att kvinnor och män har olika inställning och medvetenhet om säkerhetsaspekter i trafiken vilket leder till män är mer utsatta för olyckor. Dock ingen direkt koppling till att ett jämställt transportsystem skulle medföra högre säkerhet.

6. Slutsatser och diskussion

6.1 Diskuteras jämställdhetsaspekter i korrelation med miljöfrågor inom transportpolitiken på regerings- och riksdagsnivå?

Den slutsats som kan dras av resultatet från undersökningen är att det inte går att hitta någon korrelerande diskussion mellan jämställdhetsaspekter och miljöfrågor i regeringens och riksdagens transportpolitik. Visserligen diskuteras såväl miljöfrågor som jämställdhetsfrågor i de undersökta dokumenten, men det finns inget som tyder på att det finns en syn på att jämställdhet och miljö på något sätt kan påverka varandra. Där jämställdhet och miljö nämns i samma passager handlar det främst om att vissa satsningar och åtgärder kan ha effekter på såväl jämställdhet som miljö. Det tydligaste exemplet på sådana dubbla effekter är satsning på

kollektivtrafiken som man anser ha positiv inverkan på såväl miljö som jämställdhet. Därmed menar jag att tanken och teorin om att jämställdhet är en förutsättning för hållbar utveckling och att jämställt transportsystem kan bidra till en bättre miljö och mindre klimatpåverkan inte har nått upp till regeringens och riksdagens transportpolitik.

Vi kan dra oss till minne från teoridelen att jämställdhet nämns som en förutsättning för att uppnå hållbar utveckling samt att jämställdhet i transportsektorn framhålls som en väg att få ett mer miljömässigt hållbart transportsystem. I inledningen citeras även Polk ur en tidningsnotis där hon argumenterar för att jämställdhet leder till bättre miljö. Vid jämförelse mellan dessa argument och det resultat som framkommer från analysen av regeringens propositioner och dess följdmotioner drar jag slutsatsen att teorier om behovet av jämställdhet för att få en god miljö inte har något genomslag i regeringens och riksdagens transportpolitik.

Dessutom nämns att ett av etappmålen för jämställdhetsmålet är att detta ska genomsyra resterande transportpolitiska mål, varav målet om en god miljö utgör ett av dessa. Slutsatsen som kan dras av resultatet från studien är att det inte går att hitta något som direkt tyder på att detta etappmål uppfylls. Som tidigare nämnts är den enda diskussion som återfinns gällande miljö och jämställdhet den som framhåller att vissa åtgärder kan ha effekter på bägge dessa aspekter samt att kvinnor och män har olika attityder gällande miljöfrågor. Däremot menar jag att det inte finns något i dokumenten som visar på att målet om ett jämställt transportsystem genomsyrar målet om en god miljö eftersom det över huvud taget inte nämns hur jämställdhet och miljö påverkar eller beror av varandra. Jag anser inte att det räcker att i dokumenten nämna att kvinnor och män värderar miljö olika högt eller att vissa åtgärder påverkar såväl jämställdhet som miljö för att kunna påstå att målet om ett jämställt transportsystem genomsyrar målet om en god miljö.

6.2 Hur skiljer sig korrelationen mellan jämställdhet och miljö åt mot den mellan jämställdhet och transportpolitikens övriga områden?

Min avsikt är inte att dra slutsatser gällande om de jämställdhetsfrågor som diskuteras i dokumenten är bra eller dåliga eller om de är tillräckliga eller ej. Jag kommer därmed inte att dra någon slutsats om huruvida jämställdhetsmålet efterlevs eller ej. Det som studien däremot intresserar sig för är att dra slutsatser gällande hur korrelationen mellan jämställdhet och miljö skiljer sig åt mot den mellan jämställdhet och transportpolitikens övriga områden. Detta görs för att utesluta att jämställdhetsaspekter inte alls framkommer i dokumenten inom något område och att det därmed inte går att se någon skillnad i jämställdhetsintegrering mellan miljö och övriga områden.

Hur förhåller sig då kopplingen mellan jämställdhet och miljö samt mellan jämställdhet och övriga områden till de jämställdhetsnivåer som används vid analysen? Som nämndes i föregående stycke går det inte att hitta någon direkt korrelation mellan jämställdhet och miljö.

Det finns däremot vissa vaga kopplingar på såväl resurs- som realianivån. Vid jämförelse med transportpolitikens övriga områden (tillgänglighet och säkerhet) finner jag att korrelationen mellan jämställdhet och dessa områden är betydligt starkare än den mellan jämställdhet och miljö på samtliga tre jämställdhetsnivåer. Det tydligaste sambandet som återfinns är det mellan tillgänglighet och jämställdhet. Denna koppling går att hitta på såväl resurs-, representations- och realianivån. Som presenterades i resultatredovisningen framkommer dessa kopplingar med passager om att transportsektorn bör inneha kvantitativt jämställd representation, att kvinnor och män har olika synsätt och uppfattningar om exempelvis trafiksäkerhet samt att kvinnor har sämre tillgång till transportsystemet vilket man menar kan förändras genom resurssatsningar. Därmed menar jag att det finns utvecklade diskussioner om jämställdhet och transportpolitikens övriga områden på samtliga tre jämställdhetsnivåer. Detta skiljer sig tydligt åt från den vaga koppling som återfinns mellan jämställdhet och miljö.

Vad kan då detta bero på att kopplingen mellan jämställdhet och miljö är så pass mycket svagare än den mellan jämställdhet och transportpolitikens övriga områden och då i synnerhet tillgänglighet? Jag vågar mig på att hävda att en stark bidragande faktor är att det i dokumenten nästan enbart framkommer att synen på jämställdhet är som ett mål, och inte som ett medel för att få andra positiva effekter (detta diskuteras mer genomgående i nästa avsnitt).

Jag vill även passa på att nämna att mycket av den jämställdhetsdiskussion som förs i dokumenten görs i oerhört vaga och diffusa termer där jämställdhet benämns i övergripande ordalag och att mer konkret diskussion om vad problemet är eller hur detta kan åtgärdas saknas. En passage som exemplifierar detta är;

”Den rådande obalansen mellan könen har präglat transportsektorn genom hela dess utveckling. Det finns få ställen i samhället där ojämställdheten är lika uppenbar som i transportsektorn. I arbetet för att bygga ett jämställt samhälle är det därför av synnerlig vikt att transportsektorn i framtiden utvecklas på ett sätt som tillgodoser både mäns och kvinnors behov” (Motion 2008/09: T10 s.13-24).

Dessa luddiga och ickekonkreta formuleringar av jämställdhet anser jag inte vara speciellt förvånande då detta just framhålls som ett problem vid jämställdhetsarbete. Vi kan dra oss till minne det citat av Rönblom som återfinns i teoridelen där hon argumenterar för att tydliga definitioner av vad som menas med jämställdhet är sällsynta. Detsamma nämns i teorin för transportpolitik sedd ur ett jämställdhetsperspektiv där Polk nämner att ett av de stora problemen med jämställdhet och hållbar utveckling är att de är diffusa begrepp. Jag menar att resultatet av studien visar att denna problematik även återfinns i regeringens och riksdagens arbete. Detta riskerar att underminera jämställdhetsarbetet i transportsektorn då det med diffusa begrepp på högsta beslutsfattande nivå innebär hög sannolikhet att detta genomsyrar resten av transportpolitiken. Denna tanke kan även återkopplas till det som nämns i teorin om

jämställdhetsintegrering om att det är essentiellt att denna genomförs på högsta beslutsfattande nivå. Jag vill dock poängtera att jag är medveten om att politiska skrifter likt de som undersökts i studien ofta är vaga och att mycket diskussion sker i ej konkretiserad terminologi.

6.3 Framhålls jämställdhetsintegrering i transportsektorn främst som en väg att uppnå målet om ett jämställt samhälle eller som ett medel för att få positiva samhällseffekter i form av exempelvis en god miljö?

Jag vill inleda med att poängtera att jag inte menar att något av ovanstående synsätt är bättre än det andra eller mer eftersträvarvärt. Det som varit syftet har istället varit att undersöka om något av de två synsätten framhålls mer tydligt än det andra i dokumenten.

Ur resultatet av analysen för denna studie går det enkelt att dra slutsatsen att synen på jämställdhet i dokumenten främst är att jämställdhet ses som ett mål och inte som ett medel för att få andra samhälleliga effekter. Denna slutsats gäller för både miljöområdet som övriga områden. Detta går därmed emot den argumentation som framförs såväl i Transgen-rapporten som av Sen om att jämställdhet kan ses som både ett mål och ett medel. Denna slutsats anser jag vara av stor vikt för fortsatt arbete med jämställdhet och miljöaspekter. Eftersom jämställdhet i teorin framhålls som ett redskap för att uppnå en bättre miljö så är det inte förvånande att det inte går att finna samband mellan jämställdhet och miljö i dokumenten då fokus för jämställdhetsintegreringen är jämställdhet som ett mål och inte som ett medel.

Som presenterades under föregående rubrik, finns den främsta korrelationen mellan jämställdhet och tillgänglighet. En av förklaringarna till detta menar jag är att jämställdhetsdiskussionen har fokus på jämställdhet som ett mål, och inte som ett medel för att uppnå andra värden. Därmed är sannolikheten högre att jämställdhet diskuteras i korrelation med tillgänglighet då denna diskussion främst handlar om att uppnå lika tillgänglighet till transportsystemet, och inte i korrelation med miljö då denna diskussion främst skulle ha handlat om att ett jämställt transportsystem kan bidra till en bättre miljö.

6.4 Avslutande diskussion

Anledningen till att jag valt att undersöka transportsektorn och att jag inom denna fokuserat på både propositioner och följdmotioner är att testa om det går att hitta en korrelation mellan miljö och jämställdhet i så gynnsamma förhållanden som möjligt. Då studiens slutsatser är att en sådan koppling mellan miljö och jämställdhet inte återfinns i dokumenten menar jag att vi kan anta att detta gäller för svensk miljöpolitik i allmänhet. I och med att det inte finns någon nationell policy vad gäller miljö och jämställdhet, men däremot finns ett transportpolitiskt mål om ett jämställt transportsystem och att detta ska genomsyra målet om en god miljö menar jag att sannolikheten att hitta korrelation mellan miljö och jämställdhet i andra dokument än de transportpolitiska är väldigt liten. Samtidigt, som jag även tidigare varit inne på, nämns i

teoridelen att det är av stor vikt att jämställdhetsintegrering sker på högsta beslutsfattande nivå för att sedan kunna föras nedåt i leden. Eftersom denna studie visar att kopplingen mellan miljö och jämställdhet saknas i regeringens och riksdagens dokument menar jag att sannolikheten är stor att dessa aspekter inte heller återfinns längre ner i implementerings- och verkställandeordningen.

Som nämndes såväl i inledningen som i teorin framställs Sverige som föregångsland vad gäller både jämställdhets- och miljöarbete i stort samt jämställdhetsintegrering av transportpolitiken. Jag vågar därmed anta att bristande koppling mellan miljö och jämställdhetsfrågor på parlamentarisk och regeringsnivå inte bara gäller i Sverige utan även i många (om inte alla) världens resterande länder.

Slutligen vill jag kort diskutera vilka effekter denna avsaknad på korrelation mellan miljö och jämställdhet samt det faktum att jämställdhet främst ses som ett mål har på utvecklingen av transportpolitiken. Som jag här argumenterar för hävdar jag att synen på jämställdhet främst som ett mål och inte även som ett medel är en av orsakerna till att kopplingen mellan miljö och jämställdhet inte återfinns i den politiska diskursen. Avsaknad av ett synsätt på jämställdhet som ett medel för att få positiva samhällseffekter menar jag riskerar att underminera jämställdhetsintegreringen. Aktörer som inte främst är intresserade av och beredda på att satsa på jämställdhet som ett mål i sig menar jag skulle ha svårare att avstå från sådan satsning om det även framförs att jämställdhet kan ha positiva effekter på samhället i stort, då exempelvis på miljön och klimatet. Går det att se en möjlig samhällslik långsiktig nytta av en åtgärd tror jag att det är lättare att få fler aktörer intresserade av en sådan satsning. Inom transportpolitiken visar konkret forskning på att kvinnor även efter neutralisering från andra effekter har en lägre miljöpåverkan än män i sina transporter. En sikt på jämställdhet som medel istället för enbart som ett mål skulle i detta konkreta exempel kunna bidra till ett transportsystem med mindre påverkan på vår gemensamma miljö.

Sist vill jag nämna att målet om ett jämställt transportsystem har tagits bort under tiden för denna uppsats skrivande. Nu har de sex delmålen gjorts om till de två övergripande målen *funktionsmål* och *hänsynsmål*, där ett jämställt transportsystem nämns under funktionsmålet (Regeringens hemsida 3). Detta menar jag stödjer mitt resultat om att jämställdhet inte verkar vara en prioriterad fråga i transportpolitiken, samt visar på att detta är ett levande och aktuellt ämne. Det vore intressant att ta reda på varför målet om jämställdhet tagits bort och istället bakats in i funktionsmålet; är detta möjligen en följd av att synen på jämställdhet främst är som ett mål och inte som ett medel? Jag kan bara spekulera och lämnar denna fråga obesvarad för framtida forskning.

7. Referenser

7.1 Böcker

de Beauvoir, Simone 1949, *Det andra könet*, Editions Gillimard

Esaiasson, Peter m.fl. 2007 *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad Nordstedts juridik* Stockholm

Hirdman, Yvonne 2001, *Genus: om det stabila föränderliga former*, Liber Malmö

Rai, M. Shirin 2003 *Mainstreaming Gender, Democratizing the State? – Institutional Mechanisms for the Advancement of Women*, United Nations USA

Transgen 2007 – *Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies. Building the Knowledge Base and Mapping on Good Practices*. The Co-ordination of Gender Studies, University of Copenhagen

Wahl, Anna m.fl. 2001, *Det ordnar sig: teorier om organisation och kön*, Studentlitteratur Lund

7.2 Rublikationer och hemsidor

Agenda 21 1993 *Earth Summit*, United Nations

Brundtlandrapporten 1987 *Our Common Future*, World Comission on Environment and Development, Oxford University Press

Hansson, Sven-Ove 2007, *Gender Issues in Climate Adaptation*, FOI – Totalförsvarets forskningsinstitut, ISSN 1650-1942

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

KFB-rapport 1995:17 *Sustainable mobility in Europe and the role of the automobile a critical inquiry*, Swedish Transport and Communications Research Board, Stockholm

Kjellén, Bo 2007, *Svensk politik för miljö och hållbar utveckling i ett internationellt perspektiv – En förhandlare reflekterar*, Rapport till Expertgruppen för miljöstudier 2007:3, Edita Sverige AB Stockholm

Lorentzi, Ulrika och Lundkvist, Helene 2001, *Gör det jämt – Att integrera jämställdhet i verksamheten*, Näringsdepartementet Stockholm

Motion 200102: T15 av Agne Hansson m. fl. (C)

Motion 200506: T27 av Anders G Högmark (M)

Motion 200809: T9 av Lars Ohly m.fl. (V)

Motion 200809: T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (Mp)

Naturvårdsverket 2004, *Jämställd hållbar framtid – Idéer och vardag i samspel* Rapport 5422, Naturvårdsverket Stockholm

Naturvårdsverket 2005, *Dialog för hållbara persontransporter*, Rapport 5461, Naturvårdsverket Stockholm.

Naturvårdsverket 2008, *Genusperspektiv på allmänhetens kunskaper och attityder till klimatförändringen (tidigare växthuseffekten)*, ARS Research AB Stockholm

Regeringens hemsida 1, <http://regeringen.se/sb/d/3267>. Hämtat 20/4 2009

Regeringens hemsida 2, <http://www.regeringen.se/sb/d/6936>, Hämtat 3/5 2009

Regeringens hemsida 3, <http://www.regeringen.se/sb/d/11771/a/122569>, Hämtat 17/5 2009

Regeringens proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*

Regeringens proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*

Regeringens proposition 2002/03:109 *Sjösäkerhet*

Regeringens proposition 2003/04:95 *Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004-2015*

Regeringens proposition 2003/04:160 *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*

Regeringens proposition 2005/05:160 *Moderna transporter*

Regeringens proposition 2008/09: 35 *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*

Regeringens skrivelse 1999/2000:24, *Jämställdhetspolitiken inför 2000-talet*, Näringsdepartementet

SIKA 2006 *Mål i transportpolitiken – förslag till struktur och tillämpning*

SIKA 2008 *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål*

SOU 2005:66 *Makt att forma samhället och sitt eget liv – jämställdhetspolitiken mot nya mål*, Slutbetänkande av Jämställdhetspolitiska utredningen, Stockholm

Vägverket 2007, *Fördjupningsdokument jämställdhet 2008-2017*, ISSN 1401-9612, Borlänge

Ändrad ordning - Strategisk utveckling för jämställdhet 2001, Ds 2001:64, Näringsdepartementet Stockholm

7.3 Artiklar

Heimler, Erica 2007 *Jämställdhet är bra för miljön*, Publicerad i Pling, Västtrafik 19 oktober 2007.

Polk, Merritt 2001 *Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden*, Transportpolitik i fokus nummer 1 2001, Vinnova Stockholm

Rönblom, Malin 2004, *Retorisk praktik?* Tvärsnitt nummer 4:2004

Sen, Amartya 2001 *Jämställdhet och befolkningsfrågan*, Kvinnovetenskaplig tidskrift nummer 3-4 2001