



Jämställdhetsanalys av trender PM
inom transportsektorn 2016:16

Jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn PM
2016:16

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-12-23

Förord

Trafikanalys har i uppdrag att bedriva omvärldsanalys inom transportområdet. En del i detta är att identifiera och beskriva olika omvärldstrender och dess effekter. I denna PM analyseras om och i så fall hur ett antal trender inom transportområdet kan komma att påverka möjligheterna att nå jämställdhetsmålen inom transportpolitiken.

Promemorian är författad av Eva Lindborg som också varit projektledare. Medverkat har även Camilla Hållén, Magnus Johansson, Krister Sandberg och Mats Wiklund på Trafikanalys. Vi vill särskilt tacka Lena Levin (VTI), Lena Smidfelt Rosqvist (Trivector), Christina Scholten (Malmö högskola), Wanna Svedberg (VTI) och Dag Balkmar (Örebro universitet) som deltagit som experter med kompetens och analyser.

Stockholm i december 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
1 Inledning	9
2 Jämställdhetsmål	11
2.1 Transportpolitiska mål	11
2.2 Jämställdhetspolitiska mål	11
2.3 Trafikanalys måluppföljning.....	12
2.4 Globala mål och Agenda 2030.....	13
2.5 Diskussion om jämställdhet inom transportsektorn	14
3 Trenders effekter på jämställdhetsmålen	17
3.1 Automatisering	17
3.2 Digitalisering och delningsekonomi.....	20
3.3 Klimat, befolkningsförändringar, urbanisering, ökat globalt välbefinnande och påföljande deglobalisering.....	22
4 Slutsatser	27
5 Referenser	31

Sammanfattning

De trender som diskuterats i detta PM är automatisering, digitalisering och delningsekonomi, klimatanpassning, urbanisering, ökat välstånd och deglobalisering samt befolkningsförändringar. Särskilt fokus har legat på automatisering, digitalisering och delningsekonomi. Resultaten bygger på underlag från en workshop med inbjudna experter, inklusive experternas kortfattade skriftliga analyser. Promemorian bygger även på viss litteratur.

En övergripande slutsats är att ingen av de analyserade trenderna entydigt skulle göra det lättare eller svårare att nå uppsatta jämställdhetspolitiska mål. Trenderna innebär både möjligheter och utmaningar. Möjligheten att nå målen kan snarare kopplas till hur jämställdhetsfrågorna i sig kommer att hanteras inom ramarna för de förändrade förutsättningar trenderna skapar. För att nå det övergripande jämställdhetspolitiska målet, dess delmål samt jämställdhetsmålet inom transportsektorn krävs därför ett fortsatt fokus på jämställdhetsfrågorna.

Identifierade trender kan innebära en utmaning av traditionella normer, vilket kan ge nya förutsättningar för jämställdhetsarbetet. Digitaliseringen ger bättre förutsättningar för delningsekonomi, något som påverkar transportsystemet på ett sätt som idag ligger närmare hur kvinnor traditionellt valt eller tvingats att resa. Klimatutmaningen kräver minskade utsläpp av växthusgaser och minskad bilanvändning, vilket även detta leder utvecklingen mot något som ligger närmare hur kvinnor traditionellt valt att resa. Teknikutvecklingen, digitaliseringen och klimatutmaningen kan därmed sammantaget sägas utmana de normer inom transportsektorn som hittills varit dominerande, med fokus på bilägande och resmönster som generellt ligger närmare hur män traditionellt reser. Ur detta perspektiv skapas, förutsatt att den potentiellt normbrytande utvecklingen tas till vara, ett förbättrat utrymme för att framför allt möta klimatutmaningen men även för att uppnå ett mer jämställt transportsystem.

I flera avseenden tycks trenderna kunna flytta makt från den enskilda användaren till de som utformar systemlösningar. För autonoma fordon kan det gälla makten över hur fordonen tillåts agera. Med delade fordon handlar det om vem som har makten över hur fordonet kan utnyttjas, exempelvis gällande rutter och tidtabeller. I växande städer kan det gälla vilka som har makt att påverka markanvändningen när marken blir en alltmer knapp resurs och med en ökande digitalisering kan det gälla vilka som är med och utformar digitala system och applikationer. Det råder idag en könsobalans på flera områden där systemen formas, exempelvis inom IT-området. Detta är olyckligt då teknik inom hushåll och informationsteknologi spelar en alltmer strukturerande roll i människors liv. I detta perspektiv blir en jämnare representation av kvinnor och män i beslutssituationer samt förbättrad kunskap och förmåga att ställa relevanta frågor gällande sociala konsekvenser och jämställdhet av betydelse för en utveckling i riktning mot jämställdhetsmålen.

För trenderna gällande automatisering av fordon och ökad digitalisering kan den förväntade utvecklingen både bidra till att förhindra och möjliggöra vissa typer av våld. Om fordonen är autonoma kan det antas vara svårare att använda fordonen för att skrämma, skada eller störa andra. I de fall autonoma fordon ersätter kollektiva resor och resor med taxi skulle det också kunna innebära en möjlighet att slippa sexuella trakasserier från medpassagerare eller chaufförer. Digitaliseringen erbjuder nya möjligheter att skaffa sig information, exempelvis via

mobilapplikationer, för att på så sätt kunna undvika potentiellt riskfyllda situationer. Samtidigt är det viktigt att beakta att detta snarare lindrar symtomen än angriper orsaken till problemet med våld och trakasserier. Bättre information kan sägas bidra till ett visst individuellt skydd, men har ingen direkt inverkan på möjligheten att adressera det strukturella problemet med mäns våld mot kvinnor. På den negativa sidan finns risken att digitalisering och autonoma fordon kan göra det lättare att övervaka personer, så väl närstående som andra. Redan idag är trakasserier och övergrepp i den virtuella världen ett stort samhällsproblem. Såväl digitaliseringen som autonoma fordon kan skapa dessutom nya möjligheter för mer tveksamma eller olagliga verksamheter så som övervakning och prostitution.

Automatisering, digitalisering och delningsekonomi förväntas öka tillgängligheten till transportsystemet och bidra till att fler kan tillgodose sina behov och önskemål. Autonoma fordon skulle kunna underlätta för fler att ta sig dit de vill och därmed i större utsträckning delta i och ta del av det offentliga livet. Digitalisering och delningsekonomi kan ge ökad tillgänglighet genom, bland annat, tjänster för delad mobilitet. Detta förutsätter dock att de som vill utnyttja tjänsterna har tillgång till de tekniska hjälpmedel som behövs och kunskap att använda dem, vilket kan vara en ekonomisk fråga, men också en fråga om att kunna lära sig nya tekniska system och att förstå språk och symboler. Det är med andra ord inte självklart att de positiva effekterna kommer alla till del. Eftersom kvinnor generellt sett har lägre inkomster än män och tar större ansvar för hanteringen av vård-, skol-, och omsorgsresor blir identifierade potentiella hinder för den nya tekniken viktiga att beakta även ur jämställdhetssynpunkt.

Växande städer, ökat klimatmedvetande och en utmanad bilnorm skulle kunna leda till täta och miljövänliga städer. Förtätning ger en ökad inomregional tillgänglighet till offentliga inrättningar, arbetsplatser och annat utbud, exempelvis affärer, vilket skulle kunna vara till gagn för en ökad jämställdhet. Givet traditionella könsmönster reser kvinnor kortare sträckor än män och skulle därmed i större utsträckning kunna vara betjänta av generellt sett kortare reseavstånd inom täta städer. Samtidigt riskerar en förtätning att tränga undan ekonomiskt svagare grupper till perifera lägen där tillgängligheten till offentliga inrättningar och arbetsplatser kan vara begränsad, vilket skulle kunna försämra jämställdheten med hänsyn till kvinnors generellt mer utsatta ekonomiska situation.

Som en del av klimatanpassningen och urbaniseringen tycks det finnas ett ökat behov av cykling som i förlängningen skulle kunna leda till minskad trängsel och ett mer effektivt utnyttjande av städers mark. Även här är det dock viktigt att fundera på vilken typ av cyklister eventuella satsningar gynnar. Trafikanalys har tidigare visat att cykling bland barn och unga går ner. De finns barriärer för att cykla så som upplevd risk som särskilt påverkar kvinnor. Uppdaterad kunskap saknas men äldre studier har visat att kunskapen om cykling är lägre bland utlandsfödda kvinnor. För att potentiella vinster av förbättrade möjligheter att cykla ska komma så många som möjligt till del är det viktigt att dessa aspekter tas i beaktande. I synnerhet att upplevda risker med cykling är exkluderande.

1 Inledning

Trafikanalys har som huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska Trafikanalys bland annat bedriva omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet. (SFS 2010:186)

Syftet med denna promemoria är att ge en bild av hur ett antal, utifrån omvärldsanalys, identifierade trender kan komma att påverka möjligheterna att nå uppsatta mål för jämställdhet. I vilka avseenden kan omvärldsutvecklingen göra det lättare respektive svårare att nå målen rörande jämställdhet? De trender som analyseras har hämtas från omvärldsanalyser som Trafikanalys tidigare har genomfört.

Resultaten ska också bidra till Trafikanalys arbete med att utveckla och följa upp de transportpolitiska målen (Regeringsbeslut N2016/05490/TS och N2016/05492/TS).

Arbetet började med en sammanställning och diskussion av relevanta jämställdhetsmål (i princip kapitel 2 nedan) samt en beskrivning av omvärldstrender utifrån ett antal tidigare publicerade rapporter.¹ Utifrån detta material identifierades följande trender som särskilt relevanta:

- automatisering,
- digitalisering och delningsekonomi,
- klimatanpassning,
- urbanisering,
- ökat globalt välstånd och påföljande deglobalisering samt
- befolkningsförändringar.

Den 2 november 2016 genomfördes en workshop med fem externa experter som sedan tidigare analyserat frågeställningar i gränslandet mellan transport- och jämställdhetspolitisk och fem utredare vid Trafikanalys. Inför workshopen hade samtliga deltagare fått ta del av sammanställningen av jämställdhetsmål samt en promemoria med ett kort beskrivning av ovanstående trender. Syftet med underlagen var att de skulle utgöra en gemensam grund för diskussion och analys.

¹ *Godstransporter i städer – scenarier för framtiden*. Trafikanalys, rapport 2014:8.

Godstransporter - en omvärldsanalys. Trafikanalys, PM 2016:6.

Cykel och cyklisten – omvärld och framtid. Trivektor, rapport 2014:103.

Bekvämt och effektivt – om de unga får välja! En undersökning om ungas resvanor. Trafikanalys, 2012.

Nya tjänster för delad mobilitet. Trafikanalys, rapport 2016:15.

Migration, invandring och framtida transportpolitik. Trafikanalys, rapport 2016:14

Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter. Trafikanalys, rapport 2015:6.

Omvärlden mot 2040; viktiga omvärldsfaktorer av relevans för en svensk flygstrategi. Kairos Futures, 2016-02-14.

De inbjudna experterna hade inför workshopen ombetts att fundera på frågeställningarna nedan och även skriftligen dokumentera sina analyser². Fokus skulle ligga på den första frågeställningen.

- Om, och i så fall hur, påverkas måluppfyllelsen av jämställdhetsmål av respektive trend? Vilket/vilka jämställdhetspolitiska delmål påverkas?
- Finns det frågeställningar som är intressanta att analysera vidare?
- Finns det utifrån identifierade utmaningar och möjligheter skäl att revidera det transportpolitiska jämställdhetsmålet?
- Finns det indikatorer på jämställdhet som blir intressanta att följa?

I de transportpolitiska målen finns skrivningar om jämställdhet (se vidare kapitel 2). Jämställdhet som begrepp började användas under 1960- och 70-talet. Jämställdhet handlar om relationen mellan kvinnor och män, medan jämlikhet handlar om relationen mellan sociala klasser. (SOU 2015:86) I workshopen var fokus på jämställdhet, men eftersom det finns skillnader i förutsättningar inom gruppen kvinnor och gruppen män så kom även frågor om bland annat ålder, socioekonomisk bakgrund och skillnader mellan personer med svensk respektive utländsk bakgrund upp till diskussion. Denna promemoria är en analys som bygger på resultaten från workshopen samt viss litteratur på området. Det innebär att analysen har ett något bredare anslag än enbart frågor rörande relationen mellan kvinnor och män.

² Dessa finns diarieförda hos Trafikanalys.

2 Jämställdhetsmål

I detta kapitel presenteras jämställdhetsmålet inom transportpolitiken, de sektorsövergripande jämställdhetspolitiska målen och FN:s Globala mål om jämställdhet. Det sker också en diskussion om dessa mål och jämställdhetsintegrering. Kapitlet syftar till att lägga en grund för analysen av trender inom transportområdet i kapitel 3.

2.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet har sedan slutet av 1990-talet varit att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett delmål om jämställdhet infördes i transportpolitiken i infrastrukturproposition 2001/02:20. I denna proposition kompletterades de fem dåvarande delmålen³ med ett sjätte delmål om ett jämställt transportsystem, ”*där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov*”. I delmålet angavs också att kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

De transportpolitiska mål som gäller idag presenterades i proposition 2008/09:93. I propositionen ersattes delmålen med ett *funktionsmål* om tillgänglighet och ett *hänsynsmål* om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet berör bland annat jämställdhet och lyder:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Till funktionsmålet hör sju så kallade preciseringar, som uttrycker särskilt prioriterade områden. En av dessa preciseringar handlar om jämställdhet: *”Arbetsformerna, genomförandet och resultatet av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.”*

I propositionen sägs också den huvudsakliga strategin för att utveckla jämställdhetsarbetet vara jämställdhetsintegrering, det vill säga en förändringsstrategi som innebär att beslut inom alla politikområden ska ha ett jämställdhetsperspektiv.

2.2 Jämställdhetspolitiska mål

De jämställdhetspolitiska målen i Sverige har funnits i sin nuvarande ungefärliga utformning sedan början på 1990-talet. Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män skall ha samma makt att forma samhället och sina egna liv (prop 2005/06:155). Under det övergripande målet finns fyra delmål:

³ Ett tillgängligt transportsystem, En hög transportkvalitet, En säker trafik, En god miljö och En positiv regional utveckling.

- Jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjlighet att ge och få omsorg på lika villkor.
- Mäns våld mot kvinnor skall upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Liksom i den transportpolitiska målpropositionen, lyfts jämställdhetsintegrering fram som en central strategi för att nå målen.

2.3 Trafikanalys måluppföljning

Trafikanalys har i uppgift att göra årliga uppföljningar av de transportpolitiska målen (SFS 2010:186). Trafikanalys senaste bedömning är att utvecklingen mot ökad jämställdhet (inom transportsektorn) sedan målen beslutades i stort sett har uteblivit. Som underlag för bedömningen använder Trafikanalys ett antal indikatorer:

- Kvinnors och mäns resmönster fördelat på färd sätt och ärende: Män reser nästan 25 procent längre än kvinnor, men kvinnor och män lägger ungefär lika mycket tid på sitt resande. Män lägger mer tid på arbetsresor och kvinnor mer tid på resor för inköp och besök hos nära och kära. Kvinnors kollektivtrafikandel är högre än mäns, men skillnaderna minskar.
- Attityder gällande trafiksäkerhet: Indikatorerna pekar på att kvinnor i mindre utsträckning än män utsätter sig själva och andra för risker inom trafiksystemet.
- Arbetspendling: Kvinnor har tillgång till färre arbetstillfällen inom sin lokala arbetsmarknadsregion än vad män har. En lokal arbetsmarknadsregion är enkelt uttryckt ett område inom vilket arbetspendling sker.
- Möjlighet att använda bil: Fler män än kvinnor har körkort och tillgång till bil.
- Jämställd beslutsprocess: På nationell nivå i den offentliga delen av transportsektorn är kvinnor och män ungefär jämt representerade i beslutande församlingar, men på regional och lokal nivå är andelen kvinnor under 40 procent.

En annan indikator som kan kopplas till jämställdhet, och som Trafikanalys nyttjar i måluppföljningen, är trygghet. Den subjektiva tryggheten, det vill säga den egna upplevelsen av risk, skiljer sig åt mellan kvinnor och män. 25 procent av kvinnorna och 7 procent av männen känner sig otrygga i sitt eget bostadsområde på kvällen. (Trafikanalys, 2016:12)

2.4 Globala mål och Agenda 2030

I september 2015 antog FN:s generalförsamling 17 globala mål om hållbar utveckling, även kallad 2030-agendan. Målen, med slutdatum år 2030, ska vara universellt gällande och balansera alla tre dimensioner av hållbar utveckling: ekonomisk hållbarhet, social hållbarhet och ekologisk hållbarhet. (UNDP, 2016)

De globala målen och Agenda 2030 syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. I Sverige är alla statsråd ansvariga för att genomföra Agenda 2030 i sina respektive verksamhetsområden. (Regeringen, 2016)

Det femte globala målet för hållbar utveckling handlar om jämställdhet och har nio preciseringar som återges nedan:

- Avskaffa alla former av diskriminering av alla kvinnor och flickor överallt.
- Avskaffa alla former av våld mot alla kvinnor och flickor i det offentliga och privata rummet, inklusive människohandel, sexuellt utnyttjande och andra typer av exploatering.
- Avskaffa alla skadliga sedvänjor, såsom barnäktenskap, tidiga äktenskap och tvångsäktenskap samt kvinnlig könsstympning.
- Erkänna och värdesätta obetalt omsorgs- och hushållsarbete genom att tillhandahålla offentliga tjänster, infrastruktur och socialt skydd samt genom att främja delat ansvar inom hushållet och familjen, i enlighet med vad som är nationellt lämpligt.
- Tillförsäkra kvinnor fullt och faktiskt deltagande och lika möjligheter till ledarskap på alla beslutsnivåer i det politiska, ekonomiska och offentliga livet.
- Säkerställa allmän tillgång till sexuell och reproduktiv hälsa och reproduktiva rättigheter i enlighet med överenskommelserna i handlingsprogrammet från den internationella konferensen om befolkning och utveckling, Pekingplattformen samt slutdokumenten från respektive översynskonferenser.
- Genomföra reformer för att ge kvinnor lika rätt till ekonomiska resurser, möjlighet att äga och kontrollera mark och andra former av egendom samt tillgång till finansiella tjänster, arv och naturresurser, i enlighet med nationell lagstiftning.
- Öka användningen av gynnsam teknik, i synnerhet informations- och kommunikationsteknik, för att främja kvinnors egenmakt.
- Anta och stärka välgrundad politik och genomförbar lagstiftning för att främja jämställdhet och öka alla kvinnors och flickors egenmakt på alla nivåer.

2.5 Diskussion om jämställdhet inom transportsektorn

Sedan jämställdhet introducerades som ett specifikt mål inom transportsektorn i början på milleniet har det diskuterats hur målet ska tolkas och preciseras och det har genomförts ett antal studier i ämnet. Viss kritik har förekommit om att skillnader i resmönster mellan män och kvinnor tolkats som att kvinnor och män har olika inneboende behov och värderingar.

Glapp mellan policy och praktik

Under de senaste åren har kraven ökat på att myndigheter ska integrera ett jämställdhetsperspektiv i sitt arbete. Polk (2008) menar att det finns ett glapp mellan policynivån och praktiken gällande jämställdhet inom transportsektorn. Hon förklarar detta med att jämställdhetsmålet inte uppfattas som viktigt inom transportsektorn, att det finns en avsaknad av kunskap om genus och jämställdhet samt att det saknas systematiska arbetsätt och resurser.

Enligt Svedberg (2013) är problemet inte att det saknas kunskap utan att den kunskap som finns inte används. Inom transportplaneringen sker försök att integrera jämställdhetsperspektivet – med skiftande resultat. När det lyckas kan arbetet enligt Svedberg karakteriseras som enstaka öar av goda exempel. Transportplanerare på många håll efterfrågar fortfarande mer ledning, styrning och metodutveckling. Försök har gjorts att utveckla verktyg och indikatorer för att möta denna efterfrågan.

Problembeskrivningar

Svedberg (2013) har analyserat hur jämställdhetsaspekterna hanteras i det rättsliga regelverk som omgärdar transportsystemet, så som kollektivtrafiklagstiftningen, plan- och bygglagstiftningen, järnvägslagen och väglagen. Hon konstaterar att den rättsliga regleringen inte är anpassad för att utjämna maktförhållandena mellan kvinnor och män eller uppnå målet om ett jämställt transportsystem. Svedberg menar att det finns ett regleringsutrymme för jämställdhetsstyrning som idag inte används och att det finns ett glapp mellan den politiska och juridiska nivån.

Svedberg har också analyserat vad som beskrivs som problemet respektive tänkbara lösningar i de tre senaste propositionerna med mål för transportsektorn. Hon har hittat tre problembeskrivningar:

I den första beskrivs brist på jämn representation av kvinnor och män som problemet. Det kan hanteras genom en jämnare representation mellan kvinnor och män och genom kvinnors och mäns lika makt och inflytande.

Den andra problembeskrivningen är brist på tillgänglighet på lika villkor. Det kan hanteras genom ett tillgängligt transportsystem och genom att minimera geografiska avstånd samt genom att främja tillväxt och regionförstoring.

Den tredje problembeskrivningen är brist på kunskap om kvinnor och män i transportsystemet. Detta kan hanteras genom kunskap om kvinnors och mäns livsbetingelser, genom översyn av regler och förhållningssätt och genom jämställdhetsperspektiv och jämställdhetsanalyser.

Enligt Svedberg har den första problembeskrivningen varit central sedan målet om ett jämställt transportsystem infördes, och fortsätter att vara det. Problemet anses ofta handla om en

ojämn andel kvinnor och män i beslutande organ, snarare än om fördelning av makt och inflytande. I propositionerna finns både strukturella och individfokuserade förklaringar till ojämställdheten inom transportsektorn. Svedberg menar att ett fokus på skillnader mellan kvinnor och män riskerar att befästa rådande könsmönster istället för att förändra dem.

Den andra problembeskrivningen, om brist på tillgänglighet på lika villkor med lösningen förbättrad tillgänglighet och regionförstoring, ger enligt Svedberg upphov till nya problem. När effekterna av regionförstoring beskrivs framkommer det att denna process kan medföra negativa effekter för jämställdheten med avseende på fördelningen av obetalt hem- och omsorgsarbete, eftersom män tenderar att resa längre vid regionförstoring. Regionförstoring medför generellt högre inkomster, men effekten är tre gånger större för män än för kvinnor. Det innebär att skillnaden i genomsnittslön mellan kvinnor och män ökar i och med regionförstoring. I propositionerna hanteras denna konflikt genom att fokusera på att förbättrad tillgänglighet både ska underlätta för kvinnors arbetsresor och vardag.

I den tredje problembeskrivningen, om brist på kunskap, blir lösningen att skaffa mer kunskap samt ta fram fler modeller, mätverktyg, statistiska uppgifter, kartläggningar, utvärderingar, analyser med mera. Det handlar om att på administrativ väg uppnå målet om ett jämställt transportsystem. En risk som Svedberg ser med denna problembeskrivning är att kunskapen som ska tas fram blir själva målet i sig. Tvärtemot den kunskapsbrist som beskrivs i propositionerna menar Svedberg att det finns en stor mängd forskning utifrån svenska förhållanden som behandlar kvinnors och mäns arbetsresor, regionförstoring och effekterna på inkomster resande och pendling, behov och trygghetsaspekter, erfarenheter, resmönster och så vidare.

Anpassning av jämställdhetspolitiska delmål till transportsektorn

Mot bakgrund av glappet mellan policynivå och praktik gällande jämställdhet inom transportsektorn har Faith-Ell och Levin (2012) tagit fram ett förslag till anpassning av de nationella jämställdhetsmålen, för användning inom väg- och järnvägsplaneringen. Det kan ses som en konkretisering och hjälp att för att förstå vad de jämställdhetspolitiska målen kan ha för relevans inom transportsektorn. Målen i deras tappning lyder som följer:

1. *Jämn fördelning av makt och inflytande.* Jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i järnvägsplaneringen och vägplaneringen.
2. *Ekonomisk jämställdhet.* Järnvägssystemet och vägsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.
3. *Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.* Järnvägssystemet och vägsystemet ska skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.
4. *Mäns våld mot kvinnor ska upphöra.* Risker och rädsla att utsättas för könsstrukturerat våld/brott i samband med tågtransporter och användning av vägtransportsystemet, och dess negativa återverkningar på mobilitet, ska undanröjas.

Gemensamma utgångspunkter inför workshopen

Litteraturen visar att det inte är enkelt att tolka och följa upp jämställdhetsmålet inom transportpolitiken. Trafikanalys utgår i sin måluppföljning från funktionsmålet och dess precisering om jämställdhet samt de jämställdhetspolitiska målen. Trafikanalys har valt ut ett antal indikatorer men kopplar inte dessa explicit till respektive jämställdhetsmål eller delmål.

Vid workshopen och i analysen av de identifierade trendernas eventuella påverkan på jämställdhetsmålen har det gjorts försök att konkretisera om något av de jämställdhetspolitiska delmålen påverkas särskilt, och i så fall på vilket sätt. Finns det målkonflikter mellan olika jämställdhetspolitiska delmål?

3 Trenders effekter på jämställdhetsmålen

I detta kapitel diskuteras och analyseras kopplingar mellan jämställdhetsmålen och följande identifierade trender:

- Automatisering,
- digitalisering och delningsekonomi,
- klimatanpassning,
- urbanisering,
- ökat globalt välbefinnande och påföljande deglobalisering samt
- befolkningsförändringar.

Under nämnda workshop låg fokus på de först nämnda trenderna, och de utgör också fokus i denna promemoria.

3.1 Automatisering

Automatisering inom transportsektorn tar sig flera uttryck. En viktig del i detta är utveckling av autonoma fordon som idag också är ett hett ämne i transportpolitiken. Under 1900-talet förändrade bilen världen och autonoma bilar framställs ofta som nästa stora revolution inom transportområdet. Även om genomslag för autonoma bilar beskrivs som en fråga om när, inte om, så kvarstår många tekniska, juridiska, etiska och sociokulturella hinder. (Balkmar, 2016)

Det finns starka symboliska kopplingar mellan bilar och maskulinitet, vilket bland annat Balkmar (2012) behandlar i sin avhandling. Problem som självkörande fordon föreställs kunna lösa är typiskt könskodade problem, ofta orsakade av män, som är relaterade till maskulinitet i samverkan med motorfordon och risktagande, exempelvis fortkörning och rattonykterhet. 88 procent av de som lagförs för brott mot trafikbrottslagen är män (SCB, 2016). Detta kan jämföras med att män svarar för ca 70 procent av bilkörandet (Trafikanalys, 2015).

I autonoma bilar behövs ingen förare vilket gör att alla medföljande reduceras till passagerare, en position som kanske oftare förknippas med femininitet och ung ålder än maskulinitet. Sett från en sådan synvinkel har autonoma bilar potential att utmana kopplingar mellan maskulinitet, fart och njutning. Autonoma fordon kan med andra ord ses som en möjlighet till frigörelse från stereotypa könsroller i och med "av-köning" eller "om-köning" av symboliken kopplat till dagens bilar. (Balkmar, 2016)

Om automatiserade transporter leder till ökad samåkning och bildelning kan det tänkas att det symbolvärde som bilen har idag, främst för män, kommer att få minskad betydelse. Med symbolvärde avses här att bilen inte endast är ett bruksföremål utan även en meningsbärande genom att den symboliserar status och livsstil.

I autonoma fordon flyttas en del av makten från föraren till de som utformar systemlösningar och bestämmer hur autonoma fordon ska tillåtas agera i olika situationer. I och med att makten förflyttas till systemutformaren blir det ur jämställdhetsperspektiv intressant att fråga vem som har makt och inflytande över hur systemen utformas. Det skulle därför vara intressant att studera vilka som har inflytande över introduktionen av autonoma fordon och de anpassningar av samhället som kan krävas i samband med en sådan introduktion; liksom vilken kunskap och vilka perspektiv som används vid utformningen av nya system.

Ibland lyfts autonoma fordon fram som en möjlighet till ökad tillgänglighet för personer som av en eller annan anledning inte kan eller vill ta körkort eller ha egen bil, exempelvis personer med vissa typer av sjukdomar. Men, även autonoma fordon ställer krav på självständiga individer. Det kan exempelvis handla om att självständigt kunna ta sig till, från, in och ut ur ett autonomt fordon. Även frågan om säkerhet och trygghet har en koppling till föreställningen om självständiga individer. Kan till exempel ett eller flera barn resa självständigt utan vuxens sällskap i autonoma fordon? Hur stor andel av de som har färdtjänst idag skulle kunna resa självständigt i autonoma bilar?

Kvinnor gör i nuläget drygt dubbelt så många resor för att hämta och lämna barn jämfört med män.⁴ En intressant fråga är om och i så fall hur omsorg om och skjutsning av nära och kära kommer att påverkas av automatiserade fordon. Kommer detta i sin tur att påverka fördelningen av obetalt hem- och omsorgsarbete mellan kvinnor och män? Kommer kvinnor och män ha olika benägenhet att skicka barn med autonoma fordon på egen hand?

En aspekt som framkommer i diskussionerna om autonoma fordon handlar om hur tid i fordonet kan användas av resenären för andra aktiviteter än att själv köra. Det finns ibland en föreställning om att arbetsuppgifter, så som att svara på mejl, läsa eller ha telefonmöten, kommer kunna utföras under färden. Fortfarande är det dock många som har ett yrke som inte kan skötas digitalt och på distans, utan kräver fysisk närvaro. Cirka 36 procent av männen och cirka 31 kvinnorna att de har möjlighet att arbeta på distans enligt Trafikanalys resvaneundersökning. Möjligheten att arbeta på distans är större i storstäder än i glesbygd. I resvaneundersökningen ställs också frågan om respondenterna brukar arbeta under resa. Cirka 7 procent av kvinnorna och cirka 13 procent av männen uppger att de brukar arbeta under resan.⁵ Om det fortsätter vara skillnader i möjlighet till distansarbete och möjlighet att arbeta under resa mellan kvinnor och män är det tänkbart att män kommer ha större nytta av den tid som kan tänkas frigöras vid resande med autonoma fordon.

Om frigjord tid under resan leder till längre pendling så skulle det kunna leda till mer ojämn fördelning av obetalt omsorgsarbete på samma sätt som regionförstoring. I studier om genus, mobilitet och regionförstoring i svenska förhållanden syns tydliga tendenser att det i hög grad är män som långpendlar. För att kunna långpendla som småbarnsföräldrar krävs vanligen att det finns en partner i närheten av hemorten som tar det huvudsakliga ansvaret för det obetalda hemarbetet. Detta innebär en ojämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet samt att ekonomiska skillnader mellan könen riskerar att bibehållas till mäns fördel, då studier visar att män tjänar proportionellt mer på att långpendla jämfört med kvinnor.

Om autonoma fordon bidrar till att personer i ökad grad förväntas vara ständigt tillgängliga, sköta mejl, delta i möten, ringa med mera under bilfärd skulle det kunna leda till ökad ohälsa i arbetslivet. Detta skulle också kunna försvåra balansen mellan familjeliv och arbetsliv.

⁴ Källa: Uttag ur databasen för RVU Sverige 2011-2014.

⁵ Källa: Uttag ur databasen för RVU Sverige 2011-2014.

I ett globalt sammanhang är sexuella trakasserier i det offentliga rummet och i kollektivtrafiken ett stort samhällsproblem. På vissa platser och i en del länder har särskilda bussar, taxibilar eller vagnar i kollektivtrafiken reserverats enbart för kvinnor. Även i Sverige har det funnits "tjejtaxi". Problemet med våld och trakasserier skulle kunna minska genom exempelvis anropsstyrda automatiska fordon som ger möjligheter för kvinnor och flickor att beställa en resa utan medpassagerare och förare. Å andra sidan visar forskning att kvinnor upplever högre trygghet när de färdas med färdmedel där det finns en chaufför.

Att hantera problem med våld och trakasserier inom transportsystemet genom att erbjuda separata rum för utsatta (kvinnor) är dock problematiskt. Dels löser det inte grundproblemet med våld och trakasserier, utan antas enbart minska risken för att utsättas, dels bygger lösningen på en förutfattad mening om att kvinnor inte utsätter andra kvinnor och män inte utsätter andra män för våld och trakasserier. Dessutom går det att fråga sig vad som händer de kvinnor som inte kan (eller vill) välja de rum som avsatts för enbart kvinnor.

Det är möjligt att framtidens system med självkörande bilar inte kommer att tillåta risktagande – att makten över ratten flyttas från föraren till designers, ingenjörer och trafikplanerare i högre grad än idag. Om risktagande i bil, i form av exempelvis rattonykterhet eller fortkörning, ses som en form av mäns våld i det offentliga rummet skulle denna form av våld med fordon minskas och tryggheten för kvinnor, barn och andra män potentiellt öka.

När förarens inflytande över bilen minskar, begränsas också möjligheten att använda fordonet som ett maktmedel genom att exempelvis köra nära fotgängare och cyklister, varva motorn eller tvärbromsa framför övergångsställen. Det skulle kunna förskjuta makten över hur gator och vägar kan användas. Det skulle eventuellt kunna leda till nya rörelsemönster, om fotgängare vet att fordonen stannar och lämnar företräde eller att cyklister kan lita på att motorfordonen inte kör i markerade cykelfält.

Det finns emellertid andra aspekter som kan innebära en utveckling i motsatt riktning. Frågor som diskuterats är att autonoma fordon i större utsträckning än traditionella fordon kan användas vid sexköp och människohandel/trafficking. Brott kan bli svårare att beivra om brottsplatsen förflyttar sig, exempelvis om autonoma fordon används istället för hotellrum vid sexköp. Autonoma fordon är också tänkta att utrustas med avancerad teknologi, såväl kameror som sensorer, som samlar in och bearbetar data. Data från fordonen kan möjligen användas i syfte att övervaka en närstående utan att exempelvis riskera att överträda kontaktförbud och det kan också ske utan att den övervakade är medveten om det.

Sammanfattande analys

För att det övergripande målet om att kvinnor och män ska ha samma makt att utforma samhället och sina egna liv ska uppnås är det viktigt att jämställdhetsfrågor beaktas där systemen för automatiserade fordon utformas. Det gäller att tillse att både representation av kvinnor och män ska vara jämn och att det finns relevant kunskap om hur systemets utformning påverkar kvinnor och män. Reglerade kunskapskrav om exempelvis jämställdhet, skulle kunna vara ett sätt att säkerställa att relevanta frågor beaktas och att utformningen av systemen tar hänsyn till jämställdhetsmålen. En sådan reglering innebär en möjlighet till demokratisk makt över systemutformningen. Teoretiskt skulle det vara möjligt att ha juridiska kunskapskrav gällande jämställdhet för de som utformar systemen. Detta kan jämföras med exempelvis plan- och bygglagen, som ställer krav på att byggnadsnämnden ska ha minst en person med arkitektutbildning till sin hjälp.

Automatiseringen skulle kunna påverka den ekonomiska jämställdheten. Om den leder till längre pendlingsresor och regionförstoring kan den gynna män. Regionförstoring har visat sig gynna mäns löneutveckling mer än kvinnors. Dessutom verkar långa pendlingsresor bidra till ojämna fördelning av hem- och omsorgsarbete eftersom en vuxen part i hushåll med barn tenderar att arbeta närmare hemmet. Automatiserade fordon skulle samtidigt kunna öka tillgängligheten till transportsystemet för grupper som tidigare inte självständigt kunnat köra bil. Detta skulle i större utsträckning kunna gynna kvinnor som idag tar större ansvar för hämta och lämna barn samt skjuta och/eller följa andra personer.

Vad gäller delmålet att mäns våld mot kvinnor ska upphöra innebär automatiserade fordon möjligheter till bättre måluppfyllelse i och med att fordon inte kommer kunna användas för att hota och skrämna samt att resor utan medpassagerare och chaufförer skulle kunna minska utsattheten för trakasserier och våld. Samtidigt skulle autonoma fordon kunna användas för andra typer av våld så som övervakning eller plats för sexköp.

3.2 Digitalisering och delningsekonomi

En alltmer långtgående digitalisering av samhället har potential att radikalt stöpa om både privatliv och varu- och tjänsteproduktion, och därmed också transportsystemet. Digitaliseringen ger bland annat förutsättningar för den så kallade delningsekonomi att växa, och möjliggör nya tjänster för delad mobilitet såsom samåkning och nya former av bilpooler.

Att dela resurser och återanvända produkter för eventuellt nya ändamål har traditionellt varit ett sätt att få tillvaron att gå ihop och resurserna att räcka till. Delningsekonomins inverkan på resandet kan sägas ligga något närmare det typiska resmönstret för kvinnor jämfört med män. Män kör nästan dubbelt så mycket bil som kvinnor, å andra sidan reser män som passagerare i bil bara drygt hälften så mycket som kvinnor reser som passagerare (Trafikanalys 2016:12). Ett oreflekterat förhållningssätt till delningsekonomi kan därmed riskera att könskodas som "kvinnligt" och en sådan könskodning innebär vanligtvis ett kulturellt nedvärderande (Scholten, 2016), vilket i så fall kan verka hämmande för utvecklingen av delningsekonomi. Det finns också farhågor om att det institutionella ramverket inte hänger med och därmed försvårar digitaliseringen (SOU, 2015:91).

I och med digitaliseringen kan stora mängder detaljerad data samlas in. De stora möjligheterna till detaljerad information väcker frågor om den personliga integriteten. Information riskerar också att förstärka stereotyper genom exempelvis riktad reklam baserad kön eller etnicitet.

Liksom för automatiserade fordon innebär digitaliseringen att makt förflyttas till de som utformar systemen. Det blir därmed viktigt att fråga sig vilka som har kunskap, inflytande och makt på området. Andelen kvinnor är dock ingen garanti för att de system som utformas gör det enklare för användarna att leva ett jämställt liv – för att så ska ske krävs kunskap och integrerade jämställdhetsperspektiv i utbildningarna.

Med delade fordon blir också frågan om vem som har makt över fordonet intressant. Dels handlar det om vem som har makten över användandet av fordonet, dels om vem som har makt och inflytande över tidplaner och resrutten. Detta skulle kunna vara ett område för vidare studier.

Digitaliseringen skapar förutsättningar för en mer tillförlitlig realtidsinformation om trafiken, både gällande kollektivtrafik, vägtrafik och alternativa resvägar och kan därmed bidra till ett

mer effektivt resande. Alla har dock inte resurser att ta del av och kunskaper att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Det krävs digital uppkoppling för att få tillgång till information och kunskap om teknologisk utrustning som behöver uppdateras, exempelvis smartphones. Detta blir ett hinder för de hushåll där det inte finns resurser att hålla jämna steg med de teknikkraV som digitaliseringen förutsätter. Mot bakgrund av att kvinnor generellt sett har lägre inkomster än män (SCB, 2016) finns det en risk att fler kvinnor än män inte kan ta del av digitaliseringens möjligheter. Därför är det viktigt att tänka på hur tekniken görs tillgänglig för olika grupper. I den offentliga debatten framhålls också att unga är mer positivt inställda till delningsekonomi än äldre generationer. Bland den äldre befolkningen finns det fler kvinnor än män och det är också en ekonomiskt utsatt grupp. Sammantaget ger det en ökad risk för äldre kvinnor att inte kunna ta del av digitaliseringens och delningsekonomins möjligheter. Det är tänkbart att personer som inte kan ta del av digitaliseringen kan få försämrade tillgänglighet om traditionella alternativ så som pappersturlistor och andra än digitala betalningsmöjlighet försvinner från exempelvis kollektivtrafiken.

Ett annat exempel är appar för kollektivtrafik som enbart finns tillgängliga på svenska eller engelska samtidigt som det finns personer i Sverige som varken förstår svenska eller engelska. Dessa individer riskerar också att bli utestängda från möjligheterna till effektivare resande med hjälp av digitaliseringen och delningsekonomi. Idag har Sverige en större andel män än kvinnor som är födda utrikes (SCB, 2016).

Digitaliseringen har erbjudit nya möjligheter till distanshandel och en möjlighet att spara tid genom att beställa hem varor. För att fånga vilken jämställdhetspåverkan detta kan ha är det viktigt att studera hur distanshandeln påverkar eller passar in i människors vardagslogistik. Var är det möjligt att hämta upp en vara? Om, när och med vilken precision är det möjligt att beställa hem varor till dörren? Krävs det tillgång till någon form av transportresurs för att frakta varan från utlämningsstället? Hur samspelar öppettiderna för utlämningsställen med hushålls övriga schemaläggning av betalt och obetalt arbete samt fritidsaktiviteter? Att utveckla e-handelssystem enbart mot bakgrund av hur företag vill optimera sin transportlogistik kan göra att möjliga nyttor för jämställdhetspolitiken inte kan realiseras samt att problem och inlåsnings effekter inte synliggörs.

Upp emot 30 procent av kvinnorna i åldern 16 till 24 år väljer mycket eller ganska ofta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro att utsättas för brott. Motsvarande siffra för män i samma åldersgrupp var cirka 5 procent. (SCB, 2016) Digitaliseringen har skapat möjligheter att ta fram hjälpmedel för individuell säkerhet genom applikationer som kan larma andra personer eller övervaka omgivningarna. Ett exempel är Örebro universitets applikation "Feeling safe@ORU campus" som utvecklades mot bakgrund av ett antal överfall på universitetsområdet. Applikation som gör det möjligt att se var det befinner sig andra personer på universitetsområdet. (Nerikes Allehanda, 2016) Användandet av denna typ av applikationer kan dock kritiserar för att flytta över ansvar att "skydda sig" på individen. Vissa applikationer ger förutom en ökad kontroll över sin situation även förutsättningar för övervakning. Likt separata vagnar eller taxi enbart för kvinnor kan nuvarande applikationer eventuellt reducera riskerna att utsättas för våld och/eller minska konsekvenserna av våld och trakasserier. Trygghetsapparna adresserar dock inte grundproblematiken bakom våld och trakasserier. Det kan upplevas som att det blir individens ansvar att skaffa skyddsutrustning snarare än samhällets ansvar att förebygga och förhindra brott.

Ett problem som digitaliseringen fört med är den stora mängd kränkningar och hot via digitala medier som framförallt drabbar kvinnor och flickor. Om kommunikation via digitala medier i allt större utsträckning kommer att ersätta fysiska resor eller om närvaro i digitala medier blir en

förutsättning för tillgängligheten till transportsystemet, kommer det då att påverka riskerna att utsättas för kränkningar, trakasserier och våld?

Sammanfattande analys

Även när det gäller digitala system är det viktigt att både kvinnor och män har makt och inflytande över utvecklingen och att utvecklarna har kunskaper om hur systemen kan tänkas påverka kvinnor och män. Det är rimligt att anta att systemen till stor del utformas av personer med IT-kompetens och IT-utbildningarna har idag en överrepresentation av män. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det därför viktigt att följa upp hur utvecklingen på området fortlöper.

Det finns flera för jämställdhet potentiellt positiva aspekter av digitaliseringen, exempelvis rörande applikationer för att dela på tjänster och en ökad distanshandel. Det finns dock en risk att ekonomiskt svaga grupper inte kommer att kunna utnyttja digitaliseringens möjligheter i samma utsträckning som andra, vilket skulle kunna försämra deras ekonomiska situation ytterligare. Eftersom det finns fler kvinnor än män i de ekonomiskt svaga grupperna blir det ur ett jämställdhetsperspektiv viktigt att följa upp hur tillgängligheten till digitala hjälpmedel utvecklas. Vad gäller utvecklingen av e-handel blir det på ett liknande sätt viktigt att studera hur typer av hushåll påverkas. Det blir även viktigt att kontrollera hur digitaliseringen påverkar fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.

Gällande delmålet att mäns våld mot kvinnor ska upphöra ger digitaliseringen möjligheter till förbättring genom så kallade "trygghetsappar", men det är viktigt att utveckling inte leder fram till ett reducerat samhälleligt ansvar där individen förväntas skydda sig själv. Det blir också fortsatt viktigt att arbeta med de strukturella bakomliggande orsakerna till mäns våld mot kvinnor.

3.3 Klimat, befolkningsförändringar, urbanisering, ökat globalt välstånd och påföljande deglobalisering

I nämnda workshop behandlades trender gällande befolkningsförändringar, urbanisering, klimat samt ökat globalt välstånd och påföljande deglobalisering mer översiktligt än automatisering, digitalisering och delningsekonomi. Utfallet gällande dessa trender redovisas därför i ett gemensamt avsnitt.

Sveriges befolkning förväntas öka kraftigt kommande 100-årsperiod. Ökningen kopplas i första hand till nettoinvandring, i andra hand till ett visst födelseöverskott. (FN, 2015) Andelen män förväntas så småningom (sannolikt för första gången i historien) överstiga andelen kvinnor. Orsakerna är dels att skillnaderna i medellivslängd mellan kvinnor och män antas minska, dels en överrepresentation av män bland invandrarna⁶. (SOU 2014:6)

Inslaget av människor från andra delar av världen väntas öka i Sverige, kopplat både till (sannolikt återkommande) temporära flyktingtoppar och studenter från utlandet som stannar kvar, arbetskraftsinvandring till följd av en allt mer global arbetsmarknad etc.

⁶ Det finns en del studier som visar att andelen kvinnor som migrerar växer, vilket innebär att man talar om feminisering av migrationen, se exempelvis (Scholten, 2016).

Befolkningen i större städer växer. Men det sker inte så som tidigare genom omflyttning från landsbygd till stad. Befolkningsantalet på landsbygden är relativt stabilt (SCB, 2016b).

Medellivslängden väntas stiga i princip i samtliga länder. Att medellivslängden går upp kopplas till ekonomisk tillväxt, stigande levnadsstandard, förbättrad utbildning, utbyggd sjukvård m.m. Stigande levnadsstandard i tidigare låglöneländer väntas försvaga motiven för europeiska och nordamerikanska företag att utlokalisera tillverkning. Automatisering och robotisering minskar personalkostnadernas betydelse, och kan tillsammans med skraddarsydd produktion i korta serier med hjälp av 3D-skrivare bidra till att varuproduktionen flyttas närmare konsumenterna. Efter en stadig uppgång under flera decennier stagnerade globala handelns andel av världens ekonomi under 2014 och 2015. (Magnus Nilsson Produktion, 2016)

Insikten om pågående klimatförändringar och om vikten av att göra något åt detta sprider sig, vilket bland annat manifesterats i att världens länder enades om ett nytt globalt klimatavtal i Paris i december 2015. Ökad vilja att begränsa utsläppen av växthusgaser kan förväntas ha stor påverkan på transportsystemet som idag i stor utsträckning utnyttjar energi från fossila bränslen.

Det tycks finnas synergieffekter mellan att utveckla transportsystemet mot en ökad hållbarhet och mot en förbättrad jämställdhet. Kvinnors resbeteende ger i genomsnitt lägre koldioxidutsläpp än mäns, vilket i huvudsak förklaras av att kvinnor reser mindre med bil än vad män gör. Skillnaderna är större i Stockholmsregionen än i övriga landet, vilket indikerar att kvinnor i större utsträckning än män väljer att utnyttja ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem och möjligen reagerar kraftigare på miljöproblematik och trängsel för vägtrafiken. Kronsell et. al. (2015) menar att skillnaden i mäns och kvinnors resmönster inte enbart kan förklaras av skillnader i förutsättningar så som inkomst eller tillgång till bil, utan även beror på skillnader i värderingar. I rapporten anges att skillnaderna mellan kvinnors och mäns attityder kring åtgärder och problemformuleringar gällande hållbarhetsfrågor är större inom transportsektorn jämfört med andra sektorer. Vidare menar Kronsell et. al. att mäns resande och värderingar har blivit normen för transportsystemet. Som exempel tar de uppfattningen att skillnader i kvinnor och mäns resmönster i stor utsträckning beror på ekonomiska faktorer och att kvinnor kommer att börja resa på samma sätt som män när jämställdhet uppnåtts på andra relevanta områden. Kronsell et. al. tolkar det som att mäns resmönster och värderingar utgör normen, som kvinnor antas ta efter när de har möjlighet.

Skillnaderna i resmönster och värderingar mellan män och kvinnor i kombination med att transportsektorn är mansdominerad får Kronsell et. al. att dra följande slutsatser:

- representationen av kvinnor inom transportsektorn behöver bli bättre,
- det behövs nya sätt att tänka kring och beskriva problemen inom transportsektorn, som utmanar existerande normer och
- att mer uppmärksamhet bör ges åt sambanden mellan resmönster, klimat, hållbarhet och genus på alla nivåer inom transportsektorn.

Smidfelt Rosqvist (2016) menar att om hållbarhetsfrågan ska lösas med ett fortsatt företräde för bilen som transportmedel, blir det i sig ett jämställdhetsproblem. Smidfelt Rosqvist menar att män och kvinnor har samma makt att forma sina liv endast då flera relativt likvärdiga transportalternativ finns tillgängliga. Jämställdheten inom transportsektorn skulle öka om tillgängligheten med andra färdssätt än bil ökar. Om bilnormen inom transportsektorn inte

utmanas riskerar det att hindra omställningen till ett såväl jämställt som klimatmässigt hållbart transportsystem.

Det är viktigt att fundera på vem eller vilka som har privilegiet att fördela markanvändningen och hur representativa dessa makthavare är samt vilken kunskap de innehar. I diskussioner kring utveckling av stadsområden kretsar transportfrågor fortfarande ofta kring resor mellan bostaden och det betalda arbetet. Samtidigt är inköp-, service-, och fritidsresor är nästa lika många per person och dag som arbetes-, tjänste-, och skolresor. Det skulle också kunna tolkas som att (mäns) arbetsresor utgör norm vid planeringen medan kvinnors resande, som i större utsträckning kan kopplas till obetalt arbete så som inköp samt umgänge med nära och kära, blir undantag.

Ökad urbanisering utan en hållbar bebyggelse- och transportsystemplanering bidrar till ökade markpriser och stigande boendekostnader eftersom det i dagsläget är marknaden som ska avgöra både hyresnivåer och fastighetspriser. Detta får till följd att ekonomiskt svaga grupper "trycks ut" från centrala delar av storstäderna. Billigare bostäder finns oftast i perifert belägna områden. Forskning visar att utanförskapsområden kännetecknas av att de som flyttar in och de som stannar kvar har en sämre ekonomisk situation än de som flyttar ut. På så sätt försämras områdets socioekonomiska situation ytterligare. Detta medför att de med låga inkomster i större utsträckning än andra får långa avstånd till sina arbeten. Hushåll bestående av ensamstående kvinnor med barn har lägst disponibel medianinkomst (SCB, 2016) och kan därmed ses som extra utsatt grupp. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det viktigt hur långt pendlingsavståndet till arbetet är, till vilken kostnad resan kan ske samt hur frekvent och sent på dygnet resan kan genomföras.

Ytterligare en fråga kopplat till detta är miljörättvisa. Stora transport- och infartsleder för biltrafik går ofta närmare mindre attraktiva stadsdelar med resulterande negativa effekter för kringboende i form av buller och emissioner. Personer med mindre ekonomiska resurser är i större utsträckning hänvisade till mindre attraktiva områden. (Levin, 2016)

En deglobalisering skulle kunna innebära förbättrade förutsättningar för att skapa en mer tät, funktionsintegrerad stad med kortare avstånd mellan produktion, försäljning och konsumtion. En tydlig trend inom stadsplanering idag är att bygga mer integrerade stadsområden. Med integrerade menas i det här sammanhanget att bostäder och verksamheter integreras fysiskt i den byggda strukturen, istället för att separeras till olika platser. (Scholten, 2016)

Om fler bor i täta städer med korta avstånd förväntas det bidra till minskat behov av persontransporter, framför allt med hjälp av bil. Om en sådan utveckling är möjlig skulle det kunna ge större chans till ökad jämställdhet då en tätare stad ger en bättre tillgänglighet till en rad målpunkter som utbildning, arbetsmarknad och platser för social samvaro.

Befolkningen ökar i antal, men den blir också äldre. I den industrialiserade världen lever människor allt längre. Äldre är dock en heterogen grupp, vissa drabbas tidigt av sjukdom medan andra lever ett aktivt liv långt upp i åren. En tendens är att äldre får det allt bättre ekonomiskt, men det finns fortfarande äldre, framför allt äldre kvinnor, som lever med mycket små marginaler. Äldre kan betraktas som en mer socialt utsatt grupp, då en relativt stor andel av dem som tillhör gruppen inte har samma möjligheter att röra sig i transportsystemet. Detta gäller framför allt kvinnor. (Hultén et. al. 2016)

Att öka utnyttjandet av cykel som transportmedel är brett accepterat som en viktig samhällsfråga för ett effektivare transportsystem, ökad folkhälsa, bättre miljö, minskad energianvändning samt en ökad jämställdhet. Steinbach et al. (2011) menar att det finns flera potentiella barriärer för kvinnor vad det gäller cykling. Det gäller bland annat rädsla vad det

gäller trafiksäkerhet och kvinnors relativt sett mer komplicerade resmönster vad gäller att göra inköp och hämta och lämna barn. Att göra cykling säkrare därmed kan ses som en jämställdhetsfråga. Fler kvinnor än män tycker dessutom att trafiken har blivit mer riskfylld på senare år (Trafikanalys, 2016). Att göra det säkrare för cyklister kan därmed bidra till att öka framförallt kvinnors valmöjligheter inom transportsystemet och potentiell öka tillgängligheten till lokala resmål. Förutom olycksrisker och säkerhetsaspekter är det också viktigt att beakta frågor rörande upplevd trygghet, sexism och kulturella skillnader. Det finns uppgifter om att kvinnor känner sig tryggare på cykel än till fots nattetid, men samtidigt finns det uppgifter om att kvinnor som cyklar kan uppleva diskriminering kopplat till sexism och rasism. Det finns också etniska och kulturella faktorer som kan försvåra för kvinnor som vill cykla. I en mätning som gjordes för cirka 10 år sedan hade 35 procent av invandrade kvinnor och 5 procent av invandrade män inte lärt sig att cykla (Lewin, Gustafsson och Nyberg, 2006). Intresset för att lära sig cykla var dock stort och i rapporten föreslogs därför insatser för att lära utlandsfödda kvinnor att cykla.

Om delningsekonomi leder till ett effektivare utnyttjande av resurser kommer ett främjande av delningsekonomi leda till ett mer hållbart transportsystem. Tänkbara åtgärder för att styra mot ett ökat utnyttjande av delningsekonomi kan vara att förändra fordonsskatter, trängselskatter, parkeringsavgifter och liknande för att exempelvis göra det mer förmånligt för bilar som ingår i en bilpool. Det skulle också vara bra att se över avdragsreglerna för arbetsresor och studera hur dessa påverkar valet av bil respektive kollektiva alternativ vid arbetspendling. Formellt könsneutrala avdragsregler gällande arbetsresor kan i praktiken gynna exempelvis män i större utsträckning än kvinnor, om de gynnar ett resmönster som är vanligare hos män än kvinnor. Det är därför viktigt att analysera och utforma regelverk ur jämställdhetsperspektiv för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen.

Givet att inslaget av människor från andra delar av världen ökar i Sverige blir det viktigt att studera hur utlandsfödda upplever och klarar av att hantera transportsystemet. Bland utlandsfödda finns det både grupper som har högre och grupper som har lägre olycksrisk än svenskfödda. Skillnaderna förklaras till stor del av grad av exponering, utbildningsnivåer samt ålders- och könsfördelning. I genomsnitt löper utlandsfödda män cirka 50 procent större risk att skadas i trafiken jämfört med svenskfödda män och för män från Mellanöstern/Nordafrika är risken dubbelt så hög. (Forward et. al. 2009) Generellt tar män större risker och utsätter även andra för större risker i trafiken än vad kvinnor gör.

Enligt Trafikanalys (2016:14) känner sig utlandsfödda trygga i trafiken, men utlandsfödda män anger att de känner sig oroliga när kvinnliga familjemedlemmar rör sig i transportsystemet. Utlandsfödda efterfrågar också mer information och tydligare skyltning inom transportsystemet, gärna i form av symboler. Otydlig information och skyltning skapar en känsla otrygghet. Tillgång till begriplig information kan också vara en jämställdhetsfråga. Bristen på information kan utgöra en barriär för självständighet som särskilt drabbar utlandsfödda kvinnor då de ofta inte har samma frihet och vana att röra sig ensamma utanför hemmet som de utlandsfödda männen. (Levin, 2016) En bakomliggande orsak till detta är att vissa kultursfärer, på grund av religiösa eller juridiska aspekter, kan ha en mer repressiv hållning till flickor och kvinnors rättighet att ensamma röra sig i det offentliga rummet.

Sammanfattande analys

Befolkningsökning och stigande inkomster innebär en ökad utmaning för den politiska styrningen mot ett hållbart transportsystem eftersom det gör det möjligt för fler människor att äga och köra bil. Med en ökande befolkning behöver utsläppen per capita reduceras mer om

övergripande mål om minskade utsläpp ska nås. Det blir då än svårare att nå klimatmålen enbart med hjälp av tekniska lösningar. Jämn fördelning av makt och inflyttande mellan kvinnor och män är ett mål i sin egen rätt men skulle också kunna utgöra en möjlig strategi för att nå ett hållbart transportsystem då kvinnors resbeteenden idag är mer hållbara än mäns. Kollektivt resande och lösningar för resande inom delningsekonomin kan stödjas genom förändrade fordonsskatter, trängselskatter, parkeringsavgifter och liknande, men också genom en översyn av avdragsrätten för resor till och från arbete. Cykling ses ofta som en del av lösningen för att uppnå hållbart resande i städer. Ur jämställdhetssynpunkt är det dock viktigt att cykling upplevs som säkert.

I och med den ökande befolkningen och att större städer växer snabbt blir mark en allt knappare resurs i vissa delar av Sverige. För att uppnå det jämställdhetspolitiska målet blir det därför viktigt att kvinnor har lika stort inflyttande över markanvändningen som män har, både vad gäller samhällsplanering i stort och transportsystemet i sig.

Att öka tillgängligheten till transportsystemet och förbättra tillgänglighet till arbetsställen från mer perifera lägen i städerna kan ses som grundläggande för att förbättra förutsättningarna att nå ekonomisk jämställdhet. I och med hårdnande konkurrens om attraktiva lägen i växande städer trängs ekonomiskt svaga grupper ut till mer perifera lägen. Tillgänglighetsförbättringar bör också kunna påverka fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. En viktig del i att förbättra tillgängligheten kan vara att arbeta med säkerhet och upplevd trygghet i transportsystemet. Det kan gälla säkrare cykelvägar, belysning vid hållplatser, bättre skyltning på fler språk och med förbättrad symbolik. Detta blir också viktigt för att möta en förväntad ökning av utlandsfödda i Sverige.

Den åldrande befolkningen ökar behoven av kollektivtrafik. Äldre behåller hälsan allt längre och kommer att utgöra en allt större del av resenärerna. Samtidigt kan äldre betraktas som en mer socialt utsatt grupp där en relativt stor andel inte har samma möjligheter som andra att röra sig i transportsystemet. Detta gäller framför allt kvinnor.

Om de största städerna fortsätter att växa snabbt och en eventuell deglobalisering skapar förutsättningar för en mer lokal produktion skulle detta kunna öka möjligheterna till förtätning. Om avstånden mellan hushållen och olika attraktionspunkter, som arbetsplatser, skolor, affärer och liknande, minskar skulle det givet traditionella resmönster kunna gynna kvinnor i större utsträckning än män, då kvinnor generellt sett har kortare resor.

Om den ökade klimatmedvetenheten bidrar till att bryta den norm inom transportplaneringen som följer traditionellt manligt resbeteende, och om detta får genomslag i mindre bilresande, skulle det i sig vara ett steg mot en ökad jämställdhet. I förlängningen kan det också leda till relativt sett mindre buller och luftföroreningar.

4 Slutsatser

Utmanande av normer ger nya möjligheter

Teknikutvecklingen i form av bland annat autonoma fordon och digitalisering kan utmana traditionella normer inom transportområdet. Autonoma fordon kan potentiellt bryta den symboliska kopplingen mellan bilar och maskulinitet; i och med att föraren förvandlas till passagerare. Digitaliseringen möjliggör nya tjänster för delad mobilitet, något som ytterligare skulle kunna utmana bilägande som en statussymbol och därmed stärka en pågående trend. Att utnyttja delade lösningar och kollektiva färdssätt ligger också mer i linje med hur kvinnor reser idag. Klimatutmaningen driver på denna utvecklingsriktning då den kräver reducerad eller kraftigt effektiviserad bilanvändning för att klara krav på minskade utsläpp av växthusgaser. Den tidigare dominerande normen inom transportplaneringen utmanas, med fokus på bilanvändning, grundade i resmönster som generellt ligger närmare hur män reser, utmanas vilket skapar möjlighet att möta både klimatutmaningen och uppnå ett mer jämställt samhälle.

Makten flyttar till systemutformaren

I flera här studerade scenarier flyttas makt från den enskilda användaren till de som utformar systemlösningar. För autonoma fordon kan det gälla makten över hur fordonen tillåts agera. Med delade fordon handlar det om vem som har makten över hur fordonet kan utnyttjas, exempelvis gällande rutter och tidtabeller. I växande städer handlar det inte minst om vilka som har makt att påverka markanvändningen när marken blir en alltmer knapp resurs. Med en ökande digitalisering kan det gälla vilka som är med och utformar digitala system och applikationer.

För att uppnå ett jämställt samhälle blir det därför viktigt att se till att de som utformar systemen är någorlunda representativa, exempelvis gällande könstillhörighet, men kanske ännu mer att systemutvecklare har kunskap om och tar i beaktande sociala konsekvenser och relevanta frågeställningar kopplat till jämställdhet och genus. Vi vet att det idag råder en könsobalans på flera områden där systemen utformas, exempelvis inom IT och teknik.

Möjligheter till ökad tillgänglighet – men för vilka?

Tillgänglighet till transportsystemet och tillgänglighet till viktiga målpunkter på lika villkor kan ses som en förutsättning för att individer ska ha lika möjlighet att forma sina liv och för möjligheten att nå ekonomisk jämställdhet. Flera av de studerade trenderna kan leda till förbättrad tillgänglighet inom transportsystemet.

Digitaliseringen och delningsekonomin kan ge ökad tillgänglighet för personer som inte själv kan äga eller framföra bilar, exempelvis via tjänster för delad mobilitet. Detta förutsätter dock att personerna i fråga kan få tillgång till nödvändiga digitala lösningar. Detta kan vara en ekonomisk fråga, men också en fråga om att kunna lära sig nya tekniska system och att förstå språk och symboler. Kvinnor har generellt sett lägre inkomster än män och fler kvinnor än män riskerar därför att missa möjligheterna med den nya tekniken. Det är inte självklart att ekonomiskt utsatta grupper eller personer med bristande teknik- och språkkunskaper kommer kunna ta del av de möjligheter utvecklingen ger.

Växande städer, ökat klimatmedvetande och en utmanad bilnorm skapar förutsättningar för förtätning av städer, vilket skulle kunna vara till gagn för miljön, tillgängligheten och jämställdheten. En förtätning kan potentiellt ge reducerade avstånd mellan olika start- och målpunkter för resor och givet att kvinnor idag inte gör lika långa resor som män kan kvinnor potentiellt dra större nytta av denna typ av tillgänglighetsförbättring. Samtidigt kan ökande befolkning i städer driva upp fastighetspriser och boendekostnader i centrala delar av städerna och ekonomiskt svagare grupper kan trängas undan till perifera lägen där tillgängligheten till utbud och arbetsplatser kan vara begränsad. Ensamstående kvinnor med barn är den hushållstyp med lägst disponibel inkomst och skulle därmed kunna vara en extra utsatt grupp.

Intresset för cykling är stort. Det är viktigt att fundera på för vilken typ av cyklister eventuella satsningar görs. Trafikanalys har tidigare visat att cyklingen bland barn och unga går ner. De finns barriärer för att cykla så som upplevd risk som särskilt påverkar kvinnor. Uppdaterad kunskap saknas men äldre studier har visat att kunskapen om cykling är lägre bland utlandsfödda kvinnor. För att potentiella tillgänglighetsvinster från förbättrade möjligheter att cykla ska komma så många som möjligt till del är det viktigt att upplevd trygghet och säkerhet beaktas.

Kan ny teknik påverka fördelningen av obetalt hemarbete?

Rådande könsroller kring vem som gör vad gällande obetalt hemarbete har troligen större påverkan på det obetalda hemarbetet än de trender som diskuterats i detta PM. Det finns en bild av att autonoma fordon kommer göra det möjligt för människor att spara tid, men det är viktigt att minnas att inte alla sysslor, betalda eller obetalda, kan utföras under färd i ett autonomt fordon.

Autonoma fordon skulle kunna underlätta för fler att ta sig dit de vill och vara en del av det offentliga livet. Det skulle även kunna göra skillnad för personer som idag inte kan köra fordonen. Men det är ingen självklarhet att äldre personer, rörelsehindrade eller barn kommer att kunna resa självständigt med autonoma fordon. Kvinnor hämtar och lämnar barn i dubbelt så stor utsträckning som män.⁷ Det är oklart hur behoven att skjutsa barn och andra närstående kommer att påverkas och i vilken utsträckning det skulle påverka denna del av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.

Tjänster som e-handel och hemleverans av dagligvaror bör också kunna underlätta människors vardagsliv. I detta fall blir det viktigt att inte enbart fokusera på logistiksystemen för företagen som levererar varorna utan även hur det påverkar resmönstren för dem som ska hämta ut varor eller vara hemma för att ta emot leveranser.

⁷ Källa: Uttag ur databasen för RVU Sverige 2011-2014.

Utvecklingen förhindrar vissa typer av våld men möjliggör andra

Vad gäller det fjärde jämställdhetspolitiska delmålet, att mäns våld mot kvinnor ska upphöra, ger de studerade utvecklingsriktningarna både möjligheter och utmaningar. Autonoma fordon kan antas minska vissa typer av våld, så som att fordonet används som ett redskap för att skrämja, skada eller störa andra. Autonoma fordon skulle också kunna innebära en möjlighet att slippa risker med trakasserier från medpassagerare eller chaufförer. Digitaliseringen erbjuder nya möjligheter att skaffa sig information för att på så sätt kunna undvika potentiellt riskfyllda situationer. Det har utvecklats olika typer av så kallade "trygghetsappar".

Det är dock viktigt att inte tappa fokus på de strukturella problemen med mäns våld mot kvinnor. Digitala varningssystem och "trygghetsappar" ge kan ge möjligheter till ökad trygghet, men påverkar sannolikt inte grundproblematiken. Ökade mängder information kan också användas till övervakning av personer, såväl närstående som andra, och det finns redan ett samhällsproblem med trakasserier och övergrepp i den virtuella världen. Såväl digitaliseringen som autonoma fordon skulle också kunna ge nya möjligheter för brott som människohandel och prostitution. Det är viktigt att ha fortsatt fokus på dessa frågor för att kunna realisera utvecklingens möjligheter och samtidigt i största möjliga mån undvika negativa konsekvenser. I synnerhet är det viktigt att beakta i växande städer som traditionellt kanske erbjudit en friare livsstil men också genererat mer självkontrollerande beteenden för att undvika att utsättas för våld. Människors upplevda otrygghet behöver tas på allvar och det gäller kanske särskilt migranter eller personer som bor i socialt utsatta områden.

Utvecklingen är inte given – fortsatt jämställdhetsarbete behövs

De beskrivna trenderna kan innebära både möjligheter och utmaningar för utvecklingen mot ett jämställt samhälle, beroende på hur de utvecklas. Hur jämställdheten kommer att påverkas beror snarare på om och hur transportsektorns aktörer väljer att hantera frågorna. För att nå det övergripande jämställdhetspolitiska målet, dess delmål samt jämställdhetsmålet inom transportsektorn krävs därför ett fortsatt fokus på jämställdhetsfrågorna.

5 Referenser

- Balkmar, D., 2012. *On men and cars. An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*. Linköpings Universitet.
- Balkmar, D., 2016. Dokumentation i samband med workshop 1 november. Trafikanalys diarienummer Utr 2016/73.
- BRÅ, 2015. *Personer lagförda för brott – Slutlig statistik för 2014*. Brottsförebyggande rådet, http://www.bra.se/download/18.366ea42214d6cb5d9d444810/1433340647654/Sammanfattning_lagfor_da_2014.pdf (2016-11-30).
- Dahl, Einarsson och Strömquist, 2003. *Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälardalenregionen*. Rapport 1:2003. http://www.lansstyrelsen.se/sodermanland/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2003/rapport2_2003.pdf
- Faith-Ell och Levin, 2012. *Jämställdhet och genus i infrastrukturplaneringen – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen*. VTI-rapport 768.
- FN, 2015. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. *World population 2015*. https://esa.un.org/unpd/wpp/Publications/Files/World_Population_2015_Wallchart.pdf
- Forward, Gustavsson, Loukopoulos, Nyberg och Sörensen. 2009. *Utlandsföddas trafiksäkerhet*. VTI rapport 640. Linköping.
- Globala målen, 2016. <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-5-uppna-jamstalldhet/>
- Halling, Faith-Ell och Levin, 2016. *Transportplanering i förändring – En handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplaneringen*. ISBN 978-91-639-1853-7.
- Hultén et. al. 2016. *Förändrade förutsättningar för framtidens kollektivtrafik*. K2 WORKING PAPERS 2016:8.
- Kronsell, Smidfelt Rosqvist och Winslott Hiselius, 2015. *Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms – the Swedish case*, *International Journal of Sustainable Transportation*, DOI: 10.1080/15568318.2015.1129653
- Levin, L., 2016. Dokumentation i samband med workshop 1 november. Trafikanalys diarienummer Utr 2016/73.
- Lewin, C., Gustafsson, S. och Nyberg, J. (2006): *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*, *VTI rapport 546*, Linköping.
- Magnus Nilsson produktion, 2016. *Hur kan omvärldsutvecklingen komma att påverka transportpolitisk målluppfyllelse?*
- Nerikes Allehanda, 2016. <http://www.na.se/orebro-lan/orebro/efter-overfallen-nu-har-orebro-universitet-forskat-fram-en-sakerhetsapp-for-campus>
- Polk, M., 2008. *Gender mainstreaming in Swedish Transport Policy* i Cresswell & Uteng (red) *Gendered Mobilities*. Ashgate: Aldershot.
- Proposition 2001/02:20. *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*.

Proposition 2005/2006:155. *Makt att forma samhället och sitt eget liv – nya mål i jämställdhetspolitiken.*

Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter.*

Proposition 2016/17:21. *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.*

Regeringen, 2016. <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/> 2016-12-14.

Regeringsbeslut N2016/05490/TS. *Uppdrag att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen.*

SCB, Statistiska centralbyrån, 2016. *På tal om kvinnor och män; lathund in jämställdhet 2016.* http://www.scb.se/Statistik/_Publikationer/LE0201_2015B16_BR_X10BR1601.pdf

SCB, Statistiska centralbyrån, 2016b. *Statistikskolan: Urbanisering – från land till stad.* Publicerad 2015-03-03. http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Artiklar/Urbanisering--fran-land-till-stad/

Scholten, C., 2016. Dokumentation i samband med workshop 1 november. Trafikanalys diarienummer Utr 2016/73.

Smidfelt Rosqvist, L., 2016. Dokumentation i samband med workshop 1 november. Trafikanalys diarienummer Utr 2016/73.

SOU, 2014:6. *Män och jämställdhet. Bilaga 1, Män, demografi och geografi.*

SOU, 2015:91. *Digitaliseringens transformerande kraft – vägval för framtiden.*

Steinbach, R., Green, J., Datta, J., och Edwards, P., 2011. *Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices.* Social science Medicine, Februari 2011.

Svensk författnings samling (SFS), 2010:186. *Förordning med instruktion för Trafikanalys*

Svedberg, 2013. *Ett (o)jämställt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt.* ISBN 978-91-86980-61-0.

Svedberg, 2016. Dokumentation i samband med workshop 1 november. Trafikanalys diarienummer Utr 2016/73.

Trafikanalys, 2012. *Bekvämt och effektivt – om de unga får välja! En undersökning om ungas resvanor September 2012*

Trafikanalys, 2015:10. *RVU Sverige 2011-2014 – Den nationella resvaneundersökningen.* Statistik 2015:10.

Trafikanalys, 2015:14. *Cyklandes utveckling i Sverige 1995-2014.* Rapport 2015:14.

Trafikanalys, 2016:12. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2016.* Rapport 2016:12.

Trafikanalys, 2016:14. *Migration, invandring och framtida transportpolitik.* Rapport 2016:14

Trivector, 2015:13. *Uppföljning av jämställdhetsmålet – några perspektiv och snabba förslag.* PM 2015:13.

UNDP, 2016. <http://www.se.undp.org/content/sweden/sv/home/agenda-2030.html>



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.