

Energimyndighetens titel på projektet – svenska Ett transporteffektivt samhälle genom jämställdhet i hållbar kommunal transportpolitik	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska Equality and Sustainability in practices that shape municipal decision-making	
Universitet/högskola/företag Göteborgs universitet	Avdelning/institution Institutionen för globala studier
Adress Box 100, 405 30 Göteborg	
Namn på projektledare Annica Kronsell	
Namn på ev övriga projektdeltagare Christian Dymén, Lena Winslott Hiselius, Lena Smidfelt Rosqvist, Olga Stepanova, Jonna Håkansson, Olivia Dahlholm, Julia Nyberg	
Nyckelord: 5-7 st Genus, Transportplanering, Kommunal planering, Hållbarhet, Representation, Normer	

Förord

Följande slutrapport sammanfattar projektet *Ett transporteffektivt samhälle genom jämställdhet i hållbar kommunal transportpolitik* som är ett samarbete mellan Lunds universitet, Göteborgs universitet och Trivector Traffic. Energimyndigheten har finansierat projektet under perioden 2019–2023.

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

Ett särskilt tack riktas till Jonna Håkansson som arbetade med materialinsamling och kodning i arbetspaket 1 i det tidigare skedet av projektet, till Olivia Dahlholm som deltog i arbetet med intervjuer och i förberedelserna inför workshop med kommunerna samt Julia Nyberg som var särskilt engagerad i projektets slutkonferens och i skrivandet av slutrapporten.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Summary	2
Inledning/Bakgrund	3
Genomförande	4
Resultat	7
Diskussion	13
Publikationslista	Error! Bookmark not defined.
Referenser, källor	Error! Bookmark not defined.
Bilagor	18

Sammanfattning

Projektet tog sin utgångspunkt i att transportsektorn troligtvis inte kan uppfylla klimatmålen utan en omfattande omställning som inbegriper övergången till ett jämställt transportsystem. Med jämställt menar vi ett transportsystem där både män och kvinnor har lika möjligheter att påverka beslut, och där manliga normer som historiskt dominerat transportpolitiken inte längre tas för som givna, där det finns en öppenhet för alternativa (såväl kvinnliga som manliga) hållbarhetsnormer i utformningen av transportpolitiken och att de normerna kan få plats i de sammanhang där transportpolitiska beslut fattas.

Vår forskning visar på en komplex relation mellan jämställdhet och transportpolitik. Trots att män fortfarande dominerar de kommunala transportbesluten har vi inte kunnat påvisa något klart samband mellan beslutsfattarens kön och deras attityder och beteenden. Kön verkar inte vara avgörande för vilken typ av transportpolitik som stöds, politisk partitillhörighet tycks viktigare. Även om kvinnliga beslutsfattare har en otydlig påverkan på politikens output så gick vi vidare med insikten om att kvinnor i allmänhet har hållbarare beteenden och mer klimativänliga attityder än män. Därför konstruerade vi en modell utifrån ett scenario där vi beräknade vilken energieffektiviseringspotential samhället kunde uppnå om vi tog utgångspunkt i kvinnors annorlunda transportbeteende och attityder till en klimat- och transportomställning. Vi konstaterar att det skulle leda till en minskning av klimatutsläppen på 33%.

Vår forskning betonar att det är avgörande vilka normer som styr transportpolitiken, och historiskt sett har tekniska maskuliniteter haft starkt fäste, även på lokal nivå. Det innebär att tekniska lösningar och infrastruktursatsningar ofta prioriteras. Våra studier har dock visat att även andra normer, kopplade till hållbarhet och olika manliga och kvinnliga värden, har fått genomslag i de kommuner vi har undersökt. Dessa normer associeras med alternativa transportlösningar, till exempel olika sätt att minska bilanvändningen, genom att lyfta fram olika grupper och deras transportbehov eller genom att prioritera tillgänglighet och mångfald i mobilitetslösningar. Normer är inte alltid synliga eftersom de är inbäddade och ofta tas för givna i de sammanhang där besluten fattas. Att identifiera och diskutera normer öppet visade sig användbart för de kommunerna som vi bjöd in till samtal. Vi fann att i de studerade kommunerna fanns en stark samsyn kring betydelsen av hållbarhetsmålen för transportsektorn såsom de uttrycktes i strategiska dokument. Men när det kom till konkreta beslut, som placering av en cykelbanas sträckning eller en parkeringsplats, uppstod konflikter där olika normer ställdes mot varandra. Det tyder på att i övergången till ett mer jämställt och hållbart transportsystem handlar det inte uteslutande om att formulera strategier utan också om att navigera i konkreta utmaningar och konflikter.

Summary

The project's assumption was that the transport sector is likely unable to meet climate goals without a comprehensive transition that involves the shift to a gender-equal transport system. By gender-equal, we mean a transport system where both

men and women have equal opportunities to influence decisions, and where male norms that historically dominated transport policy are no longer taken for granted, where there is an openness to alternative (both female and male) sustainability norms in the design of transport policy, and that these norms find a way into the contexts where transport policy decisions are made.

Our research indicates a complex relationship between gender equality and transport policy. Despite men still dominating municipal transport decisions, we have not been able to establish a clear connection between decision-makers' sex and their attitudes and behaviors. Gender does not seem to be crucial for the type of transport policy supported, political party affiliation appears to be more important. Although female decision-makers have an unclear impact on the output side of politics, we proceeded with the insight that women, in general, exhibit more sustainable behaviors and climate-friendly attitudes than men. Therefore, we constructed a model – the female mobility concept – based on a scenario where we calculated the energy efficiency potential that society could achieve by considering women's different transport behaviors and attitudes toward climate and transport transition. We found that this would lead to a 33% reduction in carbon emissions.

Our research further emphasized the crucial role of norms in shaping transport policy, and historically, technical masculinities have had a strong influence, also at the local level. This means that technical solutions and infrastructure investments are often prioritized. However, our studies have shown that other norms related to sustainability and various male and female values have also gained traction in the municipalities we have examined. These norms are associated with alternative transport solutions, such as different ways to reduce car usage by highlighting different groups and their transport needs or by prioritizing accessibility and diversity in mobility solutions. Norms are not always visible because they are embedded and often taken for granted in the contexts where decisions are made. Identifying and openly discussing norms proved useful for the municipalities we invited to the conversation. We found that in the studied municipalities, there was a strong consensus on the importance of sustainability goals for the transport sector as expressed in strategic documents. However, when it came to concrete decisions, such as the placement of a bike lane or a parking space, conflicts arose as different norms clashed. This suggests that in the transition to a more gender-equal and sustainable transport system, it is not solely about formulating strategies but also about navigating concrete challenges and conflicts.

Inledning/Bakgrund

Projektet grundar sig i en nyfikenhet om förhållandet mellan jämställdhet och hållbarhet och hur förhållandet kommer till uttryck i transportpolitik. Vi har grundat detta i tidigare forskning som har visat att kvinnors olika värderingar påverkar också hur de röstar på olika frågor till exempel i riksdagen. Vi vet också att det finns könsskillnader i värderingar, beteende och attityder till transportval.

Projektets mål var att bättre förstå hur och varför jämställdhet och hållbarhet påverkar praktiska beslut som tas inom transportpolitik. Det gjorde vi genom att

öka kunskapen om de kommunala processer och handlingar som påverkar hur transportlösningar tar form, i transportrelaterade nämnder i ett urval av kommuner. Vi ville komma till insikt om vilka beslut som behöver fattas på lokal nivå för att realisera energieffektiviseringspotentialen av ett jämställt transportsystem. Vår hypotes var att ett transportsystem baserat på en 'kvinnlig mobilitetsmodell' kan leda till en substantiell energieffektivisering samt minska klimatutsläpp. Genom att konstruera ett transportsenario baserat på könsskillnader i rörelsebeteende och attityder till hållbarhet inom transportfrågor visar vi att det skulle leda till en minskning av koldioxidutsläppen från transport med 33% jämfört med det nuvarande transportsystemet. Våra beräkningar avslöjar en hållbarhetspotential som inte kan ignoreras.

För att angripa forskningsfrågan teoretiskt har vi utgått ifrån könsmaktsteorier som hävdar att (o)jämställdhet är ett resultat av en maktordning där män och maskulinitet får ett stort utrymme. Hur jämställd en entitet, som en kommun, är 'mäts' ofta genom att fråga var kropparna finns, genom att räkna huvud. Men vårt projekt visar att det inte bara handlar om mäns och kvinnors kroppar, om de finns med, eller hur de organiseras, utan det handlar även om normer dvs. vilka värden, idéer som får inverkan på politiken. Det händer också saker i genomförandet, vilket innebär att i det dagliga arbetet (i en kommun som planerar mobilitet och tillgänglighet) så görs kön. Kön handlar om kroppar, normer och praktiker.

För att analysera jämställdhet och hållbarhet empiriskt så valde vi att studera kommuner som vi bedömde vara hållbara på transportområdet enligt ett index. Därefter gjorde vi ett urval och varierade på representation och politisk färg. Det blev 8 kommuner. Arbetssättet var text och policyanalytisk: vi jobbade med dokument: protokoll från transportrelaterade nämnder 2014-2020 samt relevanta policy strategier och följde upp med intervjuer och en workshop med kommunerna. Projektet har finansierats av Energimyndigheten sedan november 2019 men det blev förlängt till 2023 som en följd av covid-pandemin och sjukdom.

Genomförande

Projektet har genomförts utefter tre arbetspaket som presenteras nedan där anges även vilka projektdeltagare som har ansvarat och medverkat i arbetspaketet.

Arbetspaket 1 – Makt, normer och kunskap i den kommunala

transportbeslutsprocessen [Annica Kronsell, Olga Stepanova, Göteborgs universitet var huvudansvariga medan samtliga projektdeltagare medverkade]

I detta arbetspaket studerade vi normer. Normer är formella, informella, explicita och implicita regler, gemensamma förväntningar och standard som påverkar hur samhället styrs och återfinns exempelvis i transportplanering och i klimat-och hållbarhetsomställning. Normer är könade. Vi vet att maskulinitetsnormer är en del av könsmaktssystemet och att maskulina normer finns inbäddade i administrativa och politiska institutioner på alla nivåer där de påverkar beslutsfattandet. Vi vet också att andra typer av normer också påverkar transportpolitiken, till ex

jämställdhetsnormer som inriktar sig på trygghet och säkerhet i trafiken, och även de kommer till uttryck i kommunernas transportplanering.

När det gäller transportområdet så vet vi från tidigare forskning att tekniska maskulinitetsnormer har dominerat transportpolitiskt beslutsfattande. Teknisk maskulinitet är ett begrepp från tidigare forskning som menar att normer som kommer ur ingenjörskunskap och profession starkt präglar sakområden som domineras av män. Teknisk maskulinitet för företrädesvis fram tekniska och storskaliga lösningar på transportfrågor samtidigt har de dominerat transportplanering. Vidare så har en annan norm 'mannen som pendlar till jobbet' varit fokus för transportplanering under en längre tid, det betyder att teknisk maskulinitet prioriterat personbilen. Är det ett problem? Ja, bilberoendet är ett problem ur klimatsynpunkt. I denna studie tänker vi i linje med att när en typ av norm får dominera, så inskränker eller utesluter det andra alternativa normer, idéer, värden som potentiellt kunde leda till mer hållbara lösningar.

Vi valde att studera kommuner som är i framkant när det gäller hållbar transportpolitik (mätt genom ett index) då vår hypotes var att vi skulle hitta mera hållbarhetsnormer i deras transportplanering och beslut. Vi sökte i litteraturen efter kunskap om hur sådana alternativa normer kan se ut. Forskning om ekologisk maskulinitet och ekofeministisk forskning hjälpte oss att bygga fyra idealtyper med tillhörande indikatorer som vi använde som analytiska verktyg. Därefter analyserade vi kommunernas policy för att fastställa vilka normer som var betydelsefulla för kommunernas arbete med transportplanering under åren 2014-2020 i enlighet med hur de uttrycktes dels i protokoll, dels i strategidokument. Vi använde oss av en kvalitativ mjukvara Atlas.ti för att systematiskt letat efter normer i kommunernas transportpolitik och dokumenten kodades i enlighet med detta. Därefter ville vi undersöka praktiken dvs. själva görandet av transportpolitiken. Vi letade efter särskilt intressanta fall som vi sedan hade tänkt följa för att spåra några processer och upptäcka händelser eller moment där könsfaktorer blev relevanta. Det fungerade inte som vi tänkt, därför bestämde vi oss för att istället fokusera på och leta efter tecken på konflikter i vårt material. Vi tänkte att fokus på konflikter i transportpolitiken innebar ett fokus på situationer där normer, värden ställdes emot varandra.

Resultatet av arbetet med textanalyser av 669 dokument har testats i 13 semi-strukturerade intervjuer med politiker och tjänstemän och i en workshop där vi bjöd in de 8 kommunerna för samtal.

Arbetspaket 2 – Könsfördelning, energieffekt och hållbarhet [Lena Winslott Hiselius, Lunds universitet och Lena Smidfelt Rosqvist Trivector var huvudansvariga medan samtliga projektdeltagare medverkade]

Det andra arbetspaketet är kvantitativt och är uppdelat i två delar. Den första delen studerar samband mellan representation och hållbarhetsutfall. Den andra delen analyserar energieffektiviseringspotentialen av hållbara och jämställda transportlösningar.

I arbetspaketets första del och i linje med projektbeskrivningen har vi försökt att ta fram nya indikatorer för att mäta utfall av hållbar transportplanering så som yta för bilparkering, km cykelväg, avstånd till kollektivtrafik, färdmedelsfördelning för arbetspendling i betydande stråk, etc. Vi har främst sökt i databasen KOLADA (databas för kommuner och regioner) men även sammanställningar gjorda inom ramen för olika forskningsprojekt. Sammantaget har det dock varit mycket svårt att hitta relevant data som är heltäckande för Sveriges kommuner vilket är centralt i detta projekt då vi försöker identifiera skillnader mellan kommuner. För att fånga utfallet av hållbar transportplanering samt samband mellan representation och hållbarhetsutfall har vi gjort en uppdatering av det index som vi tidigare använt för att skatta hållbarhetsutfall på kommunnivå. Uppdateringen gjordes för 2017/2018 och baseras på nya värden från Aktuell Hållbarhet, enkäter ifrån Boverket etc. Inom projektet har vi fokuserat på att ta fram ett unikt datamaterial kring kvinnlig representation på ledande positioner i kommuner. Vi har samlat in detaljerad information om representation som inkluderar uppgifter om kön på olika poster i presidium för nämnder som tar transportrelaterade beslut, Kommunstyrelse samt Kommunfullmäktige. Utöver kön har även information om vilket parti som personen tillhör. Med hjälp av denna information har vi kunnat analysera hur den kvinnliga representationen ser ut på olika poster och därmed avslöja mönster som inte syns när aggregerade värden används.

I arbetspaketets andra del görs skattningar av energieffektiviseringspotentialen (KWh och Co2) av hållbara/jämställda transportlösningar. Analysen skattar de potentiella effekterna en "kvinnlig mobilitetsmodell" baserad på väldokumenterade könsskillnader i resebeteende och attityder till hållbarhet i transportfrågor. För att beräkna potentiella klimatutsläppseffekter av ett transportsystem baserat på en kvinnlig mobilitetsmodell förlitar vi oss på aktuella resebeteenden för män och kvinnor i Sverige. Vi jämför det nuvarande resebeteendet med resebeteendet i ett scenario där transportsystemet speglar kvinnors attityder och preferenser i planering och policy och där mäns resebeteende överensstämmer med kvinnors genomsnittliga beteende.

Arbetspaket 3 – Kommunikation och stöd till kommunerna [Christian Dymén och Julia Nyberg på Trivector Traffic AB var huvudansvariga medan samtliga projektdeltagare medverkade]

I det sista och tredje arbetspaketet låg fokus på kommunikation till kommuner, beslutsfattare och forskare samt att sprida projektets resultat. I enlighet med projektbeskrivningen har en workshop med politiker, beslutsfattare och tjänstepersoner hållits. Kommunerna som deltagit i studien bjöds in till en digital workshop för att dels verifiera resultaten från arbetspaket 1, dels fördjupa förståelsen för hur vi kan förstå de utmaningar och möjligheter som tjänstepersoner och beslutsfattare ställs inför samt förstå vilken form av stöd som kommunerna behöver i det dagliga arbetet för att uppnå jämställda och hållbara transportlösningar.

Till den digitala workshopen kom totalt ca 25 representanter från samtliga kommuner förutom Danderyds kommun. Inledningsvis fick varje enskild kommun diskutera hur väl de kände igen sig i den beskrivning av idealtyper, konflikter,

utmaningar och framgångsfaktorer som identifierats i projektet. Detta var också ett sätt att verifiera projektets resultat. Därefter fick kommunerna i blandade grupper diskutera hur de kan öka jämnvikten mellan de fyra idealtyperna samt hur det skulle kunna gå till i praktiken. Viktiga lärdomar att sprida till andra kommuner identifierades också. Till hjälp användes digitala workshop-hjälpmedel för att öka deltagarnas engagemang. I respektive diskussionsgrupp deltog en av projektets forskare som diskussionsledare och coach.

Studiens resultat har spridits inom forskningen genom flera publikationer som bifogas till rapporten. En websida med information om projektet, har funnits på Göteborgs universitet sedan projektstart, där finns länkar till olika dokument och publikationer <https://www.gu.se/en/research/gender-equality-and-increased-energy-efficiency-in-the-transport-sector>.

Vi arrangerade en slutkonferens där våra resultat presenterades för en bredare publik bestående av forskare, praktiker och politiker på ett av Trivectors lunchwebbinarium den 27 oktober 2023. Annica Kronsell, Lena Smidfelt Rosqvist, Lena Winslott Hiselius och Christian Dymén presenterade. Olga Stepanova fanns med i publiken. Totalt var 302 personer anmälda till slutkonferensen.

Resultat

Här följer några övergripande resultat i projektet. Ett av projektets viktigaste resultat är en potentialberäkning av ett jämställt transportsystem. Det utgår ifrån ett transportscenario baserat på könsskillnader i rörelsebeteende och attityder till hållbarhet inom transportfrågor. Resultatet pekar på en betydande energieffektiviseringspotential som inte kan eller bör ignoreras. Den 'kvinnliga transportmodellen' har en potential att leda till en minskning av koldioxidutsläppen från persontransport med 33% jämfört med det nuvarande transportsystemet.

Projektet visar att jämställdhet och hållbarhet påverkar praktiska beslut som tas inom transportpolitik på flera sätt, men våra empiriska studier visade att förhållande mellan jämställdhet och hållbarhet inte är enkelt. Det gick inte att fastställa tex om kvinnor i beslutsfattande positioner agerade mer hållbart eller förordade mer hållbara normer i transportplanering i de undersökta kommunerna.

Samtidigt som vi kunde associera hållbarhetsnormer på transportområdet med kvinnligt och manligt så visade sig förhållandet mellan mäns och kvinnors olika syn på hållbar transport vara svårttytt. Partipolitiska värderingar och associerade normer påverkade. Partiideologi påverkade vilka normer som kom att influera transportpolitikens utformning, tex. i kommuner där högerpartier var dominanta betonades personbilens 'rätt' till stadsutrymmet i större utsträckning, medan kommuner där det istället var partier till vänster som hade majoritet betonades istället sociala aspekter och barns, äldres, perspektiv lyftes.

För att bättre förstå vilken typ av transportbeslut som fattas på lokal nivå för ett hållbart och jämställt transportsystem undersökte vi vilka hållbarhetsnormer som kommit att vara styrande för transportplaneringen i kommunerna och vilken typ av

transportlösningar som relaterades till dessa normer i kommunerna. Det genomförde vi genom en idealtypsanalys baserat på könade hållbarhetsvärden. Vi fann att förordandet av helhetssyn och tillgänglighet, snarare än mobilitet, ledde till fokus på aktiva transportbeteende (cykel, gående) med lägre utsläpp och energianvändning och visade sig vara de lösningar som hade störst potential för en omställning till hållbara transportsystem.

Vi undersökte de processer och det agerande som påverkar hur transportlösningar tar form. I våra åtta kommuner fann vi att hållbarhet uttrycktes och gjordes på en rad olika sätt. Det tydde på att det inte fanns **en** hållbarhetslösning för transportfrågorna utan många olika idéer om hur hållbar transportpolitik kunde uttryckas och genomföras. I intervjuer bekräftade kommunerna att det ofta rådde enighet om de övergripande hållbarhetsmålen, men att problemen uppkommer i genomförande, i själva görandet av transportpolitiken.

Olika hållbarhetslösningar som prövats inom kommunerna kan ge upphov till motsättningar ofta i görandet. Konflikterna kretsade ofta kring användningen av stadens offentliga rum, och de olika prioriteringar mellan mobilitetsval och lösningar som behövde göras. Det blev tydligt hur mobilitetsval är förknippat med olika samhällsgrupper; barn, pendlare, cyklister, äldre och kom därför att handla om vilka grupper som ska prioriteras.

Här följer en fördjupning kring resultaten i olika delar av projektet:

Könade normer och idealtyper

Alla typer av hållbarhetsnormer återfinns i de 8 kommunerna. De var dock mest frekventa i Umeå och Växjö. Vi var särskilt intresserade av de könade hållbarhetsnormernas (eko-femininiteter och kritiska maskuliniteter) plats i de undersökta kommuner som alla kommit långt i sitt hållbarhetsarbete.

Vi hade utvecklat olika indikatorer för att på så sätt kunna koda de olika protokollen och strategiska dokument som vi samlat in. När det gällde kritiska maskuliniteter så fann vi den normen med viss frekvens och det handlade då i huvudsak om olika åtgärdsförslag och idéer om hur resandet med bil kunde minskas. Eko-femininiteter uttrycktes å andra sidan främst i förslag som hade helhetsperspektiv på transportsystemets utformning. Även omsorgsvärden var viktiga och då med en betoning på olika mobilitetsgrupper (cyklister, gående, kollektivtrafikresenärer) samt sociala gruppers (äldre, barn) behov och tillgänglighet. Vi fann också att tekniska maskuliniteter trots att litteraturen pekat på att det skulle vara en dominerande norm så var det mindre dominerande än vi förväntat oss. Jämställdhetsfemininiteter var normer som över lag var väl representerade och det gällde även i kommuner med låg kvinnorepresentation i nämnderna. Vi drog slutsatsen att den acceptans för jämställdhetsnormer som vi kunde påvisa var ett resultat av arbetet med jämställdhetsfrågor i de politiska partierna och med jämställdhetsintegrering i policy under en längre tid.

När vi närmare granskade normerna och indikatorerna i texterna, och i de fall det gick att se kopplingar till personer (såsom vem som deltagit i beslut) då hittade vi inga uppenbara kopplingar mellan kvinnorepresentation och de olika

hållbarhetsnormerna. Vi kunde dock uppfatta en generell trend i de studerade dokumenten att de politiska partierna på den högra sidan av den politiska skalan tenderar att associeras mer till tekniska maskulinitetsnormer medan partierna på den vänstra sidan mer till eko-femininiteter och kritiska maskuliniteter.

Resultaten från den här delen av analysen har mynnat ut i en vetenskaplig artikel, ett bokkapitel på svenska och ett handbokskapitel på engelska, alla är referentgranskade.

Könade konflikter

Vi studerade även praktiken och sökte efter motsättningar/konflikter och ifall de var kopplade till motsättningar kring normer. Vi kom fram till att konflikter/motsättningar inom beslutsfattande finns med i diskussionerna inom t ex Tekniska nämnder när diskussionerna handlar om konkreta praktiska beslut. Dock får konflikterna olika uttryck i olika kommuner. Samtidigt hittade vi inga större motsättningar eller konflikter kring kommunernas *långsiktiga* visioner och mål.

Politikerna var till stor del överens om nödvändigheten av att ställa om till klimatneutralt hållbart transportsystem med låga koldioxidutsläpp. Det kan bero på att visioner och strategiska dokument ofta är formulerade i mer generella termer utan specifika lösningar som kan generera spänningar mellan parterna. Det gör det lättare att komma överens kring visioner och strategier. En annan orsak kan vara kopplad till urvalet av de analyserade kommunerna som alla hade utvecklade hållbara visioner för sina transportsystem och andra gröna transportpolitiska dokument på plats.

Vi hittade konflikter främst i diskussioner om konkreta transport- och infrastrukturrelaterade lösningar, åtgärder, budgetanslag och prioriteringar. Det är där skillnaderna i förståelser, tolkningar, normer och politiska agendor kom fram.

Två typer av konflikter dominerade i vårt material: konflikter/motsättningar kring *prioriteringar* och mål och konflikter om *ambitionsnivån* som olika partier förde fram inom debatten om vad som krävs för att nå hållbart transportsystem i respektive kommun. Denna typ av konflikter handlade om konkreta frågor kring vad som behövs göras, på vilket sätt och i vilken utsträckning.

Till exempel, motsättningar kring prioriteringar handlade om tillgänglighet för olika sociala grupper, trafiksäkerhet, prioriteringar av ekonomiska intressen kontra miljömål kontra social hållbarhetsrelaterade mål. Sådana motsättningar handlade även om prioriteringar av ett trafikslag över ett annat, till exempel kollektivtrafik kontra cykel kontra gående.

Konflikter kring ambitionsnivån handlade om att olika politiska partier hade motsatta ambitioner, till exempel kring sträckningen av cykel och cykelrelaterad infrastruktur och om det borde prioriteras över fotgängare, och till vilken utsträckning dessa borde prioriteras över privatbilism i kommunal

transportplanering. Ett annat exempel av prioriteringskonflikter handlar om vilka åtgärder och lösningar får budgetanslag (både kortsiktigt och långsiktigt).

Genom vår normanalys kom vi fram till att i alla konflikter som vi identifierade ingick motsättningar mellan olika rationaliteter. De flesta konflikterna var kopplade till motsättningar mellan ekonomiska och hållbara rationalitetsnormer.

Vissa konflikter rörde motsättningar mellan normer inom *samma* rationalitet. Exempelvis fördes diskussioner i Tekniska nämnden utifrån en hållbar rationalitet, men konflikter uppkom i diskussioner av konkreta sätt att lösa problem. Det handlade mer om hur det skulle lösas och med vilka medel, på vilken ambitionsnivå med vilken motivering till beslut för att uppnå mer generella strategiska målen. Sådana konflikter utvecklades inom den hållbara rationaliteten, men mellan olika normer som representerade olika prioriteringar. Det kunde röra sig om eko-femininitet kontra kritisk maskulinitet som återspeglas i debatten kring utsatta sociala gruppers rättigheter kontra reducerad användning av privata bilar.

I prioriteringskonflikter krockade dock ekonomiska och hållbara rationaliteter ofta. Konkreta exempel på vanliga konflikter representeras av normerna som teknisk maskulinitet och jämställdhetsfemininitet åt ena sidan och normer för kritisk maskulinitet och eko-femininitet åt andra sidan.

När vi analyserade användningen av könsrelaterade normer i konflikter fann vi indikationer på mångfalden av visioner, förståelser och tolkningar bland lokala politiker av vad hållbara transporter är och hur det kan uppnås. Ett brett spektrum av existerande tolkningar och förståelser gör termen urvattnad och politiskt elastisk. Detta gör det svårt för politiska partier att tala samma språk använda och förstå olika begrepp på liknande sätt och därför inte tillämpa liknande ramar när de fattar beslut. Även om klimatmålen är mycket ambitiösa i många av de kommunerna vi studerat, så saknar de bättre genomarbetade kopplingar till och synergier med andra mål, såsom social hållbarhet, tillgänglighet till transporter och service för olika samhällsgrupper. Harmoniseringen och synergier mellan de tre hållbarhetsområdena är fortfarande ganska svaga. Dessa skillnader ligger ofta till grund för konflikter om mål och prioriteringar och verkar vara nära förknippade med de politiska dagordningarna.

Vi visar att hållbarhetsnormer som används i konflikter påverkar besluten och utvecklingen av lokala hållbara transportsystem. Normer är nära förbundna med de politiska agendor, prioriteringar och ambitioner som de politiska partier som är involverade i det lokala beslutsfattandet har. De sätt på vilka hållbarhetsnormer används tillsammans med politiska agendor och prioriteringar, olika tolkningar och förståelser av hållbarhet, tänkta för att nå dess mål, kan påverka utvecklingen av transportsystem på lokal nivå. Vi identifierar också behovet av att djupare undersöka den politiska rollen i användningen av hållbarhetsnormer för att utforma och främja olika rationaliteter i beslutsfattande för lokala hållbara transportsystem.

Resultaten av den här delen av analysen har mynnat ut i en vetenskaplig artikel (inskickad i en internationell tidskrift för granskning), samt delar av resultat har

använts bokkapitel på svenska och engelska, samt offentliga föredrag och seminarier med kommunerna.

Representation

Två delstudier har gjorts inom området representation. Den första delstudien analyserar samband mellan representation på ledande poster samt hållbarhetsutfall mätt via index. Analysen kunde inte påvisa något statistiskt samband även då karaktäristika för kommunen samt politisk färg på den ledande posten inkluderades. I den andra delstudien presenteras en mer detaljerad analys av kvinnlig representation på ledande poster. Resultaten indikerar att när man tittar på det lokala ledarskapet (presidierna) i olika organ, finns det ett demokratiskt problem när det gäller representationen av kvinnor i transportrelaterat kommunalt beslutsfattande, och att representationen är ojämlik när man analyserar ledarroller. Vi fann en generellt låg andel kvinnor i presidierna. Vi fann också en tendens att utesluta kvinnor från ledande positioner som ordförande (särskilt i kommunstyrelsen), en position som anses vara den mest inflytelserika i en kommun. Det fanns också en större tendens att ha en man som vice ordförande när en kvinna är ordförande än tvärtom. Den låga representationen av kvinnor i nämnder som fattar transportrelaterade beslut stöder uppfattningen att transportområdet är maskuliniserad. Underrepresentationen av kvinnor tyder på att rådande praxis, planering och strukturer prioriterar andra faktorer framför inkluderingen av kvinnor och de unika perspektiv de erbjuder.

Könsfördelning och energieffektiviseringspotential

Vi analyserade de potentiella effekterna en "kvinnlig mobilitetsmodell" baserad på väldokumenterade könsskillnader i resebeteende och attityder till hållbarhet i transportfrågor. Det visade att scenariot baserat på kvinnlig mobilitetsmodell skulle leda till en 33 % minskning av CO₂-utsläppen från landbaserade persontransporter jämfört med det nuvarande transportsystemet. I beräkningen av den kvinnliga mobilitetsmodellen avslöjar vi en hållbarhetspotential och könsskillnad som helt enkelt inte kan ignoreras. Vi hävdar att transportsektorn inte riktigt kan göra anspråk på att vara jämställd förrän hållbarhet blir ett centralt fokus och beaktas i alla aspekter av transportsystemets planering och politik. I detta ingår att införa policyåtgärder som tar upp hållbarhetsfrågor inom transportsektorn ur både maskulina och feminina perspektiv.

Kommunernas arbete

Genom intervjuer och en workshop med kommunerna har vi undersökt själva "görandet" av transportplanering och funderat hur det kopplar an till de framtagna idealtyperna.

Som nämnt ovan, behövs sannolikt samtliga idealtyper för att uppnå en hållbar kommunal transportsektor. Såväl denna studie som tidigare forskning har konstaterat att tekniska maskuliniteter historiskt dominerat och utgör norm i svensk transportplanering men samtidigt att jämställdhetsfeminiteter blir allt vanligare.

Därför har fokus särskilt legat på att undersöka den plats eko-femininiteter och kritiska maskuliniteter har i de kommuner som kommit långt i sitt hållbarhetsarbete.

Genomförd studie visar att samtliga idealtyper förekommer i alla kommuner. I några av dem finns dock en övervikt av jämställdhetsfemininiteter (Västerås, Umeå och Danderyd) medan det i Örebro finns övervikt av eko-femininiteter. Resterande kommuner har en mer genomgående, jämn fördelning av idealtyperna.

Jämställdhetsfemininiteter, som finns en övervikt av i tre av kommunerna, kommer till uttryck genom fokus på jämställd tillgänglighet, lika möjligheter för kvinnor och män samt fokus på säkerhet och trygghet. Särskilt framträdande är jämställdhetsfemininiteter i Umeå kommun. I Västerås framkommer jämställdhetsfemininiteter också när förbättrad folkhälsa beskrivs vara en effekt av ett hållbart transportsystem. Idealtypen används i cykelplaner och trafikplaner.

Den andra idealtypen, *tekniska maskuliniteter*, är den idealtyp som varit mest framträdande i transportplanering historiskt. Hos Danderyd och Örebro framträder idealtypen genom argument som grundar sig i ekonomisk rationalitet. I Helsingborg, Umeå, Örebro och Västerås finns en tilltro till teknikens möjlighet att lösa hållbarhetsfrågan. Teknisk kunskap tillmäts stor vikt. Fokus ligger inom idealtypen oftare på infrastrukturen som teknisk möjliggörare för hållbarhet. Ett sådant exempel kommer från Västerås där förbättrad skyltning och annan markbeläggning ses underlätta för personer med funktionsnedsättningar. Totalt sett förekom tekniska maskuliniteter i mindre utsträckning än förväntat innan projektets start.

Eko-femininiteter, som exempelvis finns en övervikt av i Örebro kommun manifesteras främst genom fokus på omsorg i olika mening. Omsorgen handlar främst om omsorg till olika grupper av människor antingen med fokus på tillgänglighetsfrågor eller trygghet. I Danderyd uttrycks eko-femininiteter också genom att lyfta vikten av jämlikhet och rättigheter för sårbara grupper. Både Västerås och Helsingborg lyfter förutom omsorg till olika grupper av människor även omsorgen av naturvärden och icke-mänskliga arter. Med andra ord är omsorg av det ekologiska perspektivet också ett sätt att manifestera eko-femininiteter hos dessa kommuner.

Den sista idealtypen, *kritiska maskuliniteter*, manifesteras i samtliga kommuner främst genom ett fokus på minskat resande eller minskat resande med bil specifikt. Umeå sticker ut något då den kritiska maskuliniteten i stället främst fokuserar på stadsplanering och att staden ska växa inåt i en radie av 5 kilometer från centrum. Ett särskilt fokus på lastcyklar och lastcykelpooler syns också i materialet hos Umeå kommun.

Sammantaget gick det inte att hitta någon tydlig koppling mellan representation av kvinnor och de olika hållbarhetsnormerna.

Stöd till kommunerna för en jämnare fördelning av idealtyperna

Från den workshop som genomfördes framkom sammantaget tre teman för hur kommunerna kan skapa en jämnare fördelning av idealtyperna som ett sätt att öka hållbarheten, dessa är:

- Öka kunskapen hos beslutsfattare
- Inkludera idealtyperna i planer, konsekvensbedömningar och andra beslutsunderlag
- Inkludera fler kompetenser i transportplaneringen

Samtliga teman utgår från grunden att idealtyperna kan användas som begreppsapparat för att bättre förstå transportplaneringen och hur hållbarhet kan kommuniceras i den kommunala transportplaneringen.

Kommunerna ser ett behov av ökad kunskapsspridning gällande jämställdhetsnormer och hållbarhetsnormer i sitt arbete, särskilt hos beslutsfattare. Kommunrepresentanterna lyfter att kunskapsbristen hos beslutsfattare ställer krav på tjänstepersoner att inkludera en bredd av idealtyper i de beslutsunderlag, tjänsteskrivelser och konsekvensbedömningar som tas fram eller att genomföra ”miniutbildningar” inför beslut. Kommunrepresentanterna lyfter också att de i sitt arbete kan bidra till större balans mellan idealtyperna genom att säkerställa en jämn budgetfördelning mellan beteendefrågor och fysiska åtgärder.

Sist lyfts förslag på att inkludera andra kompetenser än de traditionella inom ramen för transportplaneringen som ett sätt att jämma ut fördelningen av idealtyperna. Det kan exempelvis göras genom att ta in ytterligare kompetenser på möten, addera nya perspektiv i förfrågningsunderlag och upphandlingar.

Diskussion

Ett jämställt transportsystem ska i lika hög grad omfatta a) mäns och kvinnors transportbeteende vid planering och utbud av transporter, b) mäns och kvinnors inställning till transportsystemets utformning och c) beakta dessa förutsättningar och värderingar genom hela beslutet. Vår undersökning av den kvinnliga mobilitetsmodellen indikerar tydligt att den nuvarande situationen inte kan uppnå ett rättvist transportsystem. Lika uppenbart är dess misslyckande att realisera modellens potential för att minska koldioxidutsläppen. En total minskning på 33 % av CO₂-utsläppen från landbaserade persontransporter, som våra beräkningar antyder, skulle vara oerhört värdefull för transportsektorns hållbarhetsomställning såväl som den bredare klimatomställningen.

Vår och andras forskning tyder på att ojämlik representation och frånvaron av kvinnor i ledande positioner kan leda till att kvinnors preferenser är underrepresenterade i agendasättning och politiska beslut. Vi har dock inte kunnat påvisa ett signifikant samband mellan kvinnlig representation i beslutsfattande organ på lokal nivå och hållbarhetsresultat i transportsystemet. En rimlig förklaring till detta resultat är att den svenska transportsektorn fortfarande verkar under

maskulinitetsnormer, som åsidosätter närvaron av kvinnor och eventuella kvinnligheter de kan ha med sig. De beslut som leder till det nuvarande transportsystemet och dess normer har till övervägande del fattats av män. Att uppnå jämställdhet genom jämställd representation för att motverka dessa beslut och normer i transportsystemet skulle ta orimligt lång tid.

Den tekniska maskuliniteten framstår som den fortfarande dominerande normen i svensk transportplaneringspraxis, och främjar lösningar som är fast förankrade i ekonomisk och teknisk rationalitet. Denna rationalitet fokuserar på att uppnå mål effektivt genom att minimera slöseri och maximera värdet med hög hänsyn till teknisk kunskap. Dessutom fortsätter tekniska maskuliniteter att utöva betydande inflytande, även om andelen kvinnor i till exempel kommunala politiska organ långsamt och stadigt har ökat.

Vi inser att dagens transportbeteende formas av maskulinitetsnormer som dikterar resenormer, planeringsbeslut och skapandet av ett transportsystem som överensstämmer med dominerande maskulinitetsmönster och värderingar. Vi menar att det är absolut nödvändigt att utmana dessa normer för att uppnå ett transportsystem baserat på en kvinnlig mobilitetsmodell. Det första steget innebär att göra dessa normer synliga genom forskning, vilket exemplifieras av vår studie här, och att kommunicera dessa resultat till beslutsfattare. För det andra bör denna medvetenhet föranleda en medveten och proaktiv granskning av den kunskapsbas som vägleder beslut och planering. Detta innebär en samlad ansträngning för att bredda kunskapsbasen bortom tekniska yrken och tankesätt, potentiellt involverande av samhällsvetare, genusexperter, antropologer och engagera sig i olika delar av det civila samhället.

Projektets publikationer

Kronsell, A. Dymén, C., Smidfeldt Rosqvist, L., Stepanova, O., Winslott Hiselius, L. (2023) 'Critical Masculine and Feminine Norms in Sustainable Municipal Transport Policies and Planning' *Journal of Environmental Policy and Planning* <https://doi.org/10.1080/1523908X.2023.2248914>. Results from WP 1. The ideal type norm study of policy documents are presented.

Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., Dymén, C., Stepanova, O. (2023) 'Gender representation and leadership in local transport decision-making positions' *Sustainability*, 15(14) 11280. Results from WP2. Gender statistics and representation in transport decision making in Swedish municipalities.

Kronsell, A., Stepanova, O., Dymén, C., Winslott Hiselius, L., Smidfeldt Rosqvist, L. 'Gendered mobilities, transport norms and the potential for sustainable transitions' in *Handbook of Gender and Mobilities*, Edward Elgar Publ. (eds) Valerie Preston, Monika Maciejewska, Brenda Yeoh, in Press. Presents project results on a general level, accentuating the importance of norms.

Dymén, Kronsell, Smidfelt Rosqvist, Stepanova, Winslott Hiselius (2021) 'Könade normers betydelse för en jämställd och hållbar transportpolitik och planering', i Eriksson, Isaksson, Witzell, J. (reds) *På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering*, Linneförlag 77-85.

Lena Smidfelt Rosqvist, Lena Winslott Hiselius, Annica Kronsell 'The potential in moving mobility planning towards a Feminine Mobility Concept' Accepted for publication in *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*
Title: Manuscript Number: TRIP-101168

Conflicts and gendered norms in the shaping of sustainable transport planning in Swedish municipalities. *Transportation research Part A: policy and practice*, Submitted March 19, 2024.

Kunskap, exempel och data ur projektet har även används i flera konferenspapper och bokkapitel som berör andra hållbarhetsteman författade av projektets medarbetare.

Övriga aktiviteter

Datum	Aktivitet
2019-06-24	'The importance of Gender to Sustainability Transitions in the Transport Sector' presented at the International Sustainability Transitions Conference, Ottawa, Canada
2020-09-17	Annica Kronsell deltog i Nätverket för Socialt hållbar transportplanering Webinarium
2020-12-08	Lena Smidfelt bidrog med presentation för Trafikverket vid deras interna uppstart av sitt regeringsuppdrag om Jämställdhetsintegrering i myndighet.
2021-01-29	Christian Dymén, Annica Kronsell, Lena Smidfelt Rosqvist och Lena Winslott Hiselius bidrog tillsammans med andra forskare i en debattartikel i Dagens Samhälle: <i>Det krävs ett rejält omtag i transportplaneringen.</i>
2021-03-18	Lena Smidfelt bidrog med intervju till Transportstyrelsens regeringsuppdrag om Jämställdhetsintegrering i myndigheter.
2020-12-18 till 2021-06-01	Lena Smidfelt Rosqvist handleder två mastersstudenter från SLU, Ellen Lycke och Julia Nyberg som utför en diskursanalys på arbetet med Trafikverkets verktygsmetod för samverkan kring infrastrukturplanering ihop med kommuner och regioner ÅVS. Titel "Frågan är inte om vi ska göra det utan hur. En studie om jämställdhetsintegrering på Trafikverket."
April 2021	Presentation om intersektionalitet och klimat på MR-dagarna. Seminarium anordnat av Act Svenska Kyrkan
2021-04-15	Möte och diskussion med Transportstyrelsens Sara Winnock om deras jämställdhetsintegreringsarbete Sara Winnfors, Transportstyrelsen, Sektion Utvärdering och omvärld, Avdelning Strategisk utveckling och förvaltning
2021-05-06	Annica Kronsell talade om rättvis klimatomställning i förhållande till kommunernas transportplanering på Klimatkommunernas träff om rättvis klimatomställning. www.klimatkommunerna.se

2021-07-07	Lena Smidfelt intervjuad för artikel i POLIS online Thinking Cities magazine.
2021-09-15	Annica Kronsell höll föredrag om Klimatförändringarnas sociala dimensioner och implikationer för rättvisa och demokratiska klimatstrategier för Göteborgs Stad - innovationsteamet inom Klimatneutrala Göteborg 2030.
2021-09-15	Annica Kronsell deltog i Fokusgrupp om Genus och hållbar klimatvänlig transportpolicy i de nordiska länderna för en studie som Danska MiljöPlan gör för Nordiska Ministerrådet.
2021-11-18	Webbinarium med boklansering av 'På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering där Christian Dymén presenterade vårt kapitel och de andra projektmedlemmarna andra fanns med i publiken.
2022-02-17	Lena Smidfelt Rosqvist presenterade <i>Gender informed mobility & sustainable transport - going beyond representation</i> på session 13. People-Centered Urban Mobility: A Step to Decarbonization på the 2022 Transforming Transportation Conference organized by the World Bank and the WRI.
2022-05-19	Lena Smidfelt Rosqvist deltar på Sveriges första Kvinnoriksdag i panel och diskussion om jämställdhet, transporter och klimatomställningen som en del av alla riksdagspartiers upptakt på valrörelsen 2022.
2022-09-08	Lena Smidfelt Rosqvist genomför en presentation om jämställdhet och transporter på Drive Sweden Forum.
2022-06-07	Olga Stepanova och Annica Kronsell presenterade forskningsresultat/papper på den internationella konferensen International Nordic Environmental Social Science conference (NESS): Emergency and Transformation i Göteborg. Stepanova, O., Kronsell, A. (2022). <i>The role of gendered sustainability norms in conflict development and their implications for sustainable municipal transport planning. The case of Swedish top eight sustainable municipalities.</i>
2022-08-22	Olga Stepanova presenterade forskningsresultat på den internationella konferensen Panel on Local Government and Climate Change at The European Consortium for Political Research ECPR General Conference på University of Innsbruck i Österrike. Stepanova, O., Kronsell, A. (2022). <i>The role of gendered norms and politics in the shaping of sustainable transport planning.</i> Panel on Local Government and Climate Change at The European Consortium for Political Research ECPR General Conference, 22-26 August 2022, University of Innsbruck, Austria.
2022-11-09	Olga Stepanova deltog som inbjuden expert på workshopen Fossilfritt Göteborg. Workshopen var organiserat av Göteborgs universitet, Chalmers

	tekniska högskola och Göteborgs stad. Syftet var att bidra till ett djupare och mer meningsfullt samarbete mellan akademien och kommunen, vilket är fastställt i det avsiktsförklaring som skrivits på för att hantera nuvarande utmaningar där fossilfria transporter och sänka koldioxidutsläpp är ett av sju områden. Olga presenterade resultaten och insikter från forskningsprojektet för att göra det synligt för en bredare publik.
2022-11-10	Olga Stepanova presenterade resultaten från JET1 och JET2 på ett seminarium organiserat av the German Federal Ministry of Education and Research på European Research Area Workshops on the Gender Dimension in Research turning the wheels – sex and gender in research on mobility. Presentationen hade titeln: <i>How to study gender in sustainable transport. Examples from Sweden.</i>
2023-03-07	Lena Smidfelt Rosqvist presenterade: A gender informed transport system - going beyond representation för ITS UK Women in ITS meeting March 7th 2023
2023-04-25	Digital workshop med kommunerna som deltagit i projektet. Syfte att validera och fördjupa resultatet.
2023-06-10	Annica Kronsell fungerar som EU expert för att kommentera European Gender Equality Institute, årliga equality index, som 2023 fördjupar sig i transport och energifrågor i EUs gröna giv.
2023-06-07	Deltar på konferens i Tübingen med ett bokkapitel tillsammans med Allwood, Gill 'The European Green Deal through an Equalities lens: A Lost Opportunity?' där vi diskuterar kön, jämställdhet transport- och energipolitisk
2023-08-20	Inlämnat konferenspapper till Transportforum i januari 2024 (antaget).
2023-10-27	Digital slutkonferens för att sprida resultat till praktiker, forskare och politiker genomfördes
2023-11-10	Lena Smidfelt Rosqvist presenterar potentialstudien från forskningsprojektet i ett lunchwebbinarium anordnat av Nätverket för Jämställdhet i transportsektorn.
2023-12-01	Christian Dymén presenterar resultat från studien i en workshop som samlar ITS-organisationer i Norden. Deltar i workshopen gör även Julia Nyberg.
17-18 januari 2024	Konferenspapper baserat på forskningsprojektets resultat presenteras på Transportforum.
27 maj 2024	Debattartikel i Dagens industri: Maskulina normer löser inte trafikens dilemma https://www.di.se/debatt/maskulina-normer-loser-inte-trafikens-dilemma/
28 maj 2024	Ansökan till Energimyndigheten i utlysningen: Samverkansbaserad forskning och innovation för transportsystemets energi- och klimatomställning: Vem talar och vad sägs? Att utveckla stöd för hållbar jämställd omställning genom analys av transportpolitiska debatter.

Bilagor

- Administrativ rapport
- Vetenskapliga artiklar. Artiklar som ännu ej finns i publicerad version är märkta med EJ OFFENTLIG
- Material från Workshop med kommuner