

GRØN TRANSPORT TEKNOLOGI OG DIVERSITET

# GRØN TRANSPORT TEKNOLOGI OG DIVERSITET

Inspirationskatalog  
til danske kommuner



Se online udgave på  
<https://koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/>

**K**OORDINATIONEN FOR  
ØNSFORSKNING

# Grøn Transport Teknologi og Diversitet

Inspirationskatalog  
til danske kommuner



Hilda Rømer Christensen og Michala Hvidt Breengaard:  
**Grøn transport, teknologi og diversitet**  
**Inspirationskatalog for danske kommuner**

© Forfatterne og Koordinationen for kønsforskning, Københavns Universitet

Grafisk tilrettelæggelse: Anne Houe  
Omslag: Marie Ahlberg Andersen og Anne Houe  
Trykkeri: Tinglev Bogtrykkeri/Iprinting.

Fotos: Forfatterne + Flowerhaus. Kilde anført for øvrige fotos.

De anvendte citater i publikationen er anonymiserede uddrag af konsultationer med byrådsmedlemmer og ansatte i et udvalg af danske kommuner. De repræsenterer ikke nødvendigvis kommunernes officielle holdninger eller politik.

**Hilda Rømer Christensen** er leder af Koordinationen for Kønsforskning på Københavns Universitet. Hilda Rømer Christensen har ekspertise inden for køns- og diversitetsforskning og har publiceret artikler og bøger inden for en bred vifte af emner og metoder. Senest har hun arbejdet med køn og diversitet i transport og mobilitet i Kina og Europa som koordinator af Gendering Smart Mobilities in the Nordic Region 2017-2018 og fra 2019- til 2025 som videnskabelige koordinator og partner i EU Horizon projekterne TInnGO og GILL med fokus på køn, transport og smart mobilitet i EU.

**Michala Hvidt Breengaard** er post.doc. tilknyttet Koordinationen for Kønsforskning på Københavns Universitet. Hun arbejder inden for klima, bæredygtighed, transport, køn og mangfoldighed og har arbejdet på forskningsprojekterne Transgen, SKILLRAIL, TInnGO og GILL. Michala Hvidt Breengaard har bl.a. forsket i diversitet og cykling og har arbejdet med forskellige interessenter inden for transportområdet, herunder politikere, planlæggere, designere og ngo'er. Hun har ekspertise inden for at formidle viden om de sociale dimensioner af transport og om perspektiver på køn og diversitet i transport og mobilitet.

## Indholdsfortegnelse

**Forord** 5

**Indledning** 7

Grøn transport for alle? En guide for danske kommuner

**Grøn transport – hvad er problemet?** 8

Kommuner er forskellige. Demokrati, transport og klimapolitik. En indikator for smart transport og diversitet. Input til det politiske maskinrum.

**Inspirationskatalog** 19

Grøn Transport, Teknologi og Diversitet.

Sociale perspektiver på smart transport. Kønnede forskelle i transport. Intersektionalitet. Neutrale versus inkluderende tilgange. Diversitet og grøn transport. Et inkluderende arbejdsmiljø. Centrale begreber. Perspektiver i et inkluderende transportsystem. Metoder til at arbejde med grøn transport for alle. En indikator med fem dimensioner for smart transport. Kønsbudget med et intersektionelt perspektiv. Kønsstatistik. Køns- og diversitetshandleplaner.

**Inspiration udefra** 33

**Lars Wiinblad:** Passagerpuls, Danmark. Tryghed og toiletter. 48

**Lena Levin:** VTI, Sverige. Snerydning er også ligestillingspolitik 54

**Tanu Priya Uteng:** TØI, Norge. From Exclusive to Inclusive.  
Adressing “Gender” in planning and designing future Mobility solutions 61

**Transporttal fra kommunerne** 68

**Litteratur** 72



## FORORD

Denne publikation er del af udviklingsprojektet Grøn Transport, Teknologi og Diversitet, som er støttet af Uddannelses- og Forskningsministeriet. Hensigten er at samle viden og at bidrage til kompetenceopbygning om disse emner blandt ansatte i danske kommuner, blandt byrødder og interesserede borgere.

Vi takker alle, som har bidraget med viden og erfaringer til projektets forskellige faser i form af samtaler, data og aktiv deltagelse. Takken gælder især ansatte og medlemmer af kommunalbestyrelser i en række danske kommune. En særlig tak til personer fra de kommuner, som har deltaget aktivt i projektets forskellige dele såvel som de institutioner og kolleger, som har bidraget med data, oplæg og artikler til denne publikation: Transportvaneundersøgelsen, DTU, Passagerpuls, VTI, Sverige og TØI, Norge. Derudover en stor tak til deltagerne i projektets webinar og i den afsluttende konference på Københavns Universitet, 11. maj 2023.

Projektet er udført af Koordinationen for Kønsforskning ved Københavns Universitet af et forsker-team bestående af projektleder og lektor Hilda Rømer Christensen, post.doc. Michala Hvidt Brengaard, forskningsassistent Stine Petersen, fuldmægtig Marie Ahlberg samt studentermedhjælperne Gustav Rostgaard og Alberto Petersen, Johanne Trock Dahkild og Hannah Nygaard Golzen.

Projektets leverancer består af denne publikation og en række case videoer med fokus på grøn, transport, teknologi og diversitet. Videoerne inkluderer en kort introduktion til emnet og separate cases fra tre kommuner samt en kort opsummering af metoder. De fem videoer er produceret i samarbejde med kommunikationsbureauet flowerhaus, Haderslev og kan ses på <https://koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/>



## INDLEDNING

### Grøn transport for alle? En guide til danske kommuner

Denne publikation har fokus på nye vinkler til udvikling af et smart, inkluderende og innovativt transportsystem for alle. Noget der lyder rigtig interessant for nogle og måske dybt irrelevant og uforståeligt for andre.

For hvad er problemet egentlig? Er vi da ikke alle brugere af det samme transportsystem? Er vi ikke alle bilister, cyklister, passagerer og fodgængere, som ønsker at komme rundt så hurtigt og smart som muligt? Med andre ord, er vores mobilitetsbehov og transportvaner ikke de samme og ret ens?

Det korte svar er nej. Transport og mobilitet har en central placering i det moderne samfund, men mulighederne for at transportere sig er ulige fordelt. Valg af transportmiddel og måder at bevæge sig rundt på er påvirket af strukturelle forhold, personlige identiteter, historie og kultur, som tilsammen sætter rammerne for vores transportvalg og -muligheder. Det er en udbredt antagelse, at transport beror på den enkeltes frie valg, men realiteten er, at lokalitet, køn, alder, handicap, indkomst og etnicitet ofte har betydning for hvor let eller vanskeligt, vi har ved at bevæge os rundt.

Den grønne transportomstilling og det store fokus på nye og smarte teknologier er noget, som mange eksperter og politikere betragter som løsning på problemer med klimaforandringer, øget urbanisering, trængsel og ændrede mobilitetsbehov. Men virkeligheden er, at den nye teknologi bruges forskelligt af forskellige borgere. Den nye teknologi har potentiale til at udligne, men desværre også til at øge uligheden. Hensigten med denne publikation er at tydeliggøre udfordringer og muligheder i at skabe et grønt transportsystem, som tilgodeser alle borgere.

Mobilitet og transport er oplagt at inkludere som ligestillingsindikator i kommunerne. Ligestilling på dette felt har betydning for vækst, velfærd, og grøn omstilling og for menneskelig velbefindende. Derudover vil et fokus på sammenhængen mellem diversitet, transport og mobilitet i arbejdet med den grønne omstilling styrke indsatserne på klimaområdet og hjælpe Danmark med at komme i mål med de grønne visioner.

Denne guide og inspirationskataloget er ment som input til arbejdet med diversitet i den grønne omstilling på transportområdet. De følgende sider præsenterer forskellige tilgange og metoder til dette arbejde, såvel som forklaringer og metodebidrag fra Norden og fra den danske Passagerpuls, som kan inspirere nye tiltag i danske kommuner.

Forfatterne til denne publikation står gerne til rådighed med opfølgning og kompetence forløb for kommunalt ansatte, medlemmer af kommunalbestyrelser og for interesserede borgere, organisationer og foreninger.

God fornøjelse!

## GRØN TRANSPORT – hvad er problemet?

Den grønne omstilling, også på transportområdet, er præget af troen på det teknologiske fix. Den nye smarte transport, som skal løse fremtidens udfordringer ses gennem den teknologiske linse med væksten i elbiler og den førerløse bil som kendte eksempler. Når man retter blikket mod brugerne og deres diversitet – køn, alder, indkomst, etnicitet og handicap – bliver det centrale spørgsmål selvfølgelig: Hvem får egentlig gavn af de smarte løsninger?

Danske kommuner har for nyligt vedtaget klima handlingsplaner, hvor transport spiller en central rolle ([https://kl.dk/media/57038/juli2023\\_oversigtskatalog-klimaalliancen.pdf](https://kl.dk/media/57038/juli2023_oversigtskatalog-klimaalliancen.pdf)). Centralt i DK2020 klimahandleplanerne er behovet for at involvere borgerne aktivt i kommunernes arbejde på at nå klimamålene. Borgerinddragelse er vigtigt for at få alle aktiveret i nye bæredygtige livsstile, ligesom det er en kanal for borgernes ønsker og udfordringer. Involvering af borgere går langt hen hånd i hånd med et fokus på diversitet, men denne sammenhæng har hidtil ikke spillet nogen nævneværdig rolle i planer og prioriteringer.

Foto: Thomas Lekfeldt/Ritzau



*Gennem DK2020 projektet, der ledes af tænketanken Concito, har 95 danske kommuner forpligtet sig på at udvikle klimahandlingsplaner, der lever op til Paris aftalens målsætninger. Transport indgår som en væsentlig del af handlingsplanerne.*

Smart Transport er langtfra lige 'smart' for alle. Forskning har vist, at mange af de nye smarte transportløsninger især bruges af dem, som i forvejen er privilegerede i transport-systemet, f.eks. bilister, mens mindre mobile grupper overlades til besværlige og usammenhængende mobilitetsformer. Det er et problem for den enkelte borger, men også for samfundet, når nogle gruppers mobilitet begrænses, forværres eller ikke tilgodeses. Derudover er det et problem for den grønne omstilling, hvis en større gruppe af befolkningen ikke har mulighed for at bruge de løsninger, som prioriteres højest og som der investeres mest i. Grønne transportløsninger er kun bæredygtige i det omfang, de bruges.

Disse udfordringer anslår et presserende behov for at inkludere sociale perspektiver på grøn transportplanlægning og deres samspil med de nye teknologier. Hvem er brugerne af elbilerne? Hvem cykler og hvem tager offentlig transport? Disse spørgsmål – og flere til – er nødvendige, hvis vi vil vide, hvem der får gavn af vores fælles transportsystem. Samtidig er det denne viden, som danner grundlag for nye og mere inkluderende løsninger.

- *Hvor var kvinderne henne, da de første ladestander blev sat op? Og hvorfor er det mon blevet sådan, at jeg skal have et ladekabel liggende i bilen, som skal løftes ud af bilen og sluttes til ladestanderen, før bilen kan lade på offentlige tilgængelige ladestationer?*
- *På benzinstationerne har der altid været en slange på benzintanken. Ladekablet er tungt at tage ud og ind af bilen. Det er for tykt til, at man lige kan rulle det op. Derfor fylder det halvdelen af bagagerummet i konkurrence med indkøbsposerne. Om vinteren bliver både ens tøj og bilens bagagerum snavset, fordi ladekablet ligger på jorden, mens man lader.*
- *Det burde måske ikke være en større udfordring for mig end for min kæreste. Men det er det.*

*Laila Kildesgaard, stifter af Stederskaberfolk,  
Altinget 8.3. 2023*

## Kommuner er forskellige

Transportsektoren er en tung spiller i CO2 regnskabet og den motoriserede transport tegner sig for ca. 30 % af CO2-udledningerne i de danske kommuner. Hidtil har mange kommuners klimahandlingsplaner – også for transportsektoren – haft fokus på teknologiuudvikling og ikke mindst på væksten i el-biler og ladestandere. Det vil sige tiltag, der mest kommer bilejere til gode. På samme tid vil kommunerne gerne have flere væk fra bilerne og op på cyklen eller over i den kollektive transport.

Efter den sidste kommunesammenlægning i 2007 hvor 271 kommuner blev sammenlagt til 98, er de danske kommuner blevet store, komplicerede organisationer, der skal løse en bred vifte af opgaver. Når det gælder den kollektive transport, bliver den varetaget i et samarbejde mellem kommunerne og danske regioner, der ligeledes i 2007 blev reduceret fra 14 mindre til 5 større regioner.

Det store fokus på klimaplaner har rykket transport frem på de kommunale og regionale dagsordener og samtidig har de aktuelle kriser – Covid 19, krigen i Ukraine og den høje inflation – udfordret kommunernes arbejde med at fremme de grønne ambitioner. Covid 19 betød f.eks. en vedvarende nedgang i passagertal i den kollektive transport. Derudover er den grønne infrastruktur og de nye cykelstrategier, som mange kommuner satser på, ikke på plads endnu. Sammen med nedskæringer i den kollektive transport betyder det, at bilen bliver et let valg. På landet og i byerne.

I forbindelse med projektet Grøn Transport, Teknologi og Diversitet, har vi foretaget dataindsamling i 10 danske kommuner. Her har ansatte og politikere bidraget med viden om praksis og behov på området, som findes opsummeret i boksen.

### Opsummering af konsultationer med 10 danske kommuner med fokus på grøn transport, teknologi og diversitet

- Vi vil gerne have viden om den nyeste forskning og metoder
- Vi ønsker i højere grad at tænke specifikke grupper ind i kommunens transportstrategier
- Vi har brug for data på mobilitet, der inkluderer køn, alder, etnicitet, seksualitet og handicap
- Vi har gang i gode initiativer men mangler langsigtede strategier for grøn transport, bl.a. cykel- og gangstrategier
- Vi vil gerne have inspiration og ideer til løsninger, som kan realiseres uden store ekstra omkostninger
- Vi vil gerne have nye måder at kommunikere vores planer på
- Vi vil gerne have konkrete introduktioner og øvelser



Tal fra den danske transportvaneundersøgelse og kommunernes DK2020-planer viser ikke overraskende, at der er forskelle mellem kommunerne, når det gælder den aktuelle transportpraksis. Det kan dels forklares ved kommunernes størrelse, lokalisering og sociale sammensætning. Dels er der forskellige politiske og kulturelle forhold, som gør at kommuner, der ellers ligner hinanden, kan have vidt forskellig praksis og fordeling af transportformer. Endelig viser det sig, at kommunerne kan have uens prioriteringer og visioner, når det gælder reduktion af motoriseret transport og overgang til mere aktive, grønne transportformer.

Samtalerne med kommunalt ansatte og kommunalpolitikere viser, at problemer og potentialer både er unikke og går på tværs. Trods variationer er der også emner, som går igen. Trængsel og prioritering af ikke-motoriseret transport, manglende data og den fraværende helhedstænkning nævnes som en udfordring i mange kommuner. Konsultationerne med kommunerne har også vist, at diversitet i den grønne omstilling er mere implicit end eksPLICIT og vævet ind i en lang række lokale, nationale og globale dagsordener.

*“Generelt fyldte transport ingenting, det var nærmest ikke eksisterende i kommunens politik. Der har været en meget svag tradition for dette fokus.”*  
*Nordsjællandsk kommune*

## Demokrati, transport og klimapolitik

Sammenhængen mellem demokrati, transport, klimapolitik og diversitet er relevant, når vi kigger på kommunernes strategier og politiske prioriteringer. F.eks. har det vist sig, at kvinder i kommunalbestyrelser vægter kollektiv transport højere end mænd uanset parti-farve. Forskning viser, at der sker mest på den grønne omstilling i de kommuner, hvor der er en bred sammensætning af køn og alder i de tekniske udvalg. Dette skyldes, at større diversitet giver flere perspektiver i beslutningsprocesser og prioriteringer.

*“Der burde være større kønsbalance i både de såkaldt hårde og de såkaldt bløde udvalg. Udvalg med større kønsbalance er at foretrække. Byråds-kulturen her er mere maskulin og traditionel end det, jeg kender til fra andre politiske sammenhænge. Der sker ikke for alvor noget, før der bliver indført 50 % kvoter i alle udvalg.”*  
*Jysk kommune*

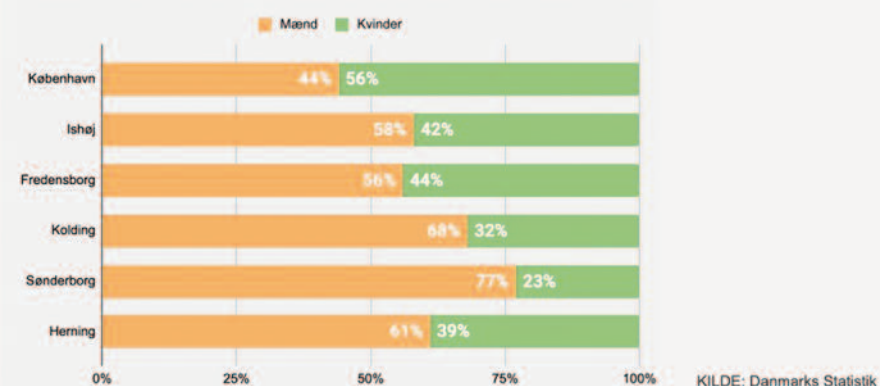
I dag er køns sammensætningen i danske kommunalbestyrelser fortsat skæv de fleste steder. I tabellerne på modsatte side ses køns- og alderssammensætning i et udvalg af kommunale bestyrelser (tal fra 2022). Som det ses, er kvindeandelen højst i Københavns kommune, hvor kvinder er i flertal, mens den ligger lavest i Sønderborg kommune.

Skævheden er størst, når det gælder teknik- og miljøudvalg, hvor mange beslutninger om transport bliver truffet. Mange af disse udvalg er relativt små med kun 4-5 personer. Derfor kan en person fra eller til kan gøre en stor forskel i procenter. Andelen af kvinder i teknikudvalgene, som sigende kaldes ”asfaltudvalget”, varierer fra 50 % i Københavns kommune til 14 % i Herning kommune og til 0 % i Ishøj kommune.

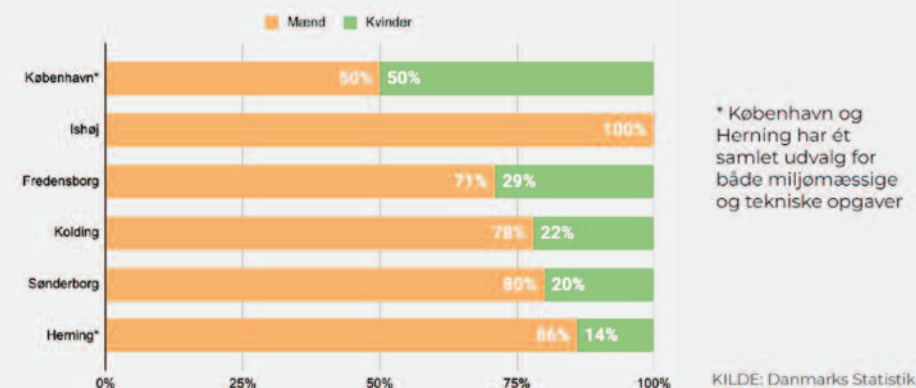
Flere danske kommuner har oprettet klima- og miljøudvalg som følge af opprioriteringen af disse emner. De har en mere ligelig kønsfordeling med 71 % i Fredensborg kommune, 50 % i Københavns kommune til 14 % i Kolding og Herning.

Aldersmæssigt er der en overvægt af modne personer med en gennemsnitsalder på mellem 44 år og 60 år i de forskellige råd og udvalg.

## Byråd KØNSFORDELING



## TEKNISKE UDVALG KØNSFORDELING





## Gør køn en forskel i transportpolitik?



Trafikminister Sonja Mikkelsen, SD, 1998-2000:  
"Jeg mener, at der er en direkte sammenhæng mellem på den ene side mandlige beslutningstagere, midaldrende mandlige bilister, motorvejsinvesteringer og relativt faldende investeringer i offentlig transport."



Transportminister Ole Birk Olesen, LA, 2016-2019:  
"Vi bruger pengene fra Storebælt på bilister og ikke alt muligt andet."

### Transportsektoren som arbejdsplads

Transport er en af de mest kønsopdelte sektorer både i Europa og i Danmark. I Danmark er kun 12 % kvinder i landtransport, 27 % i søtransport og 32 % i lufttransport (tal fra 2017). Kvinder er ofte placeret i rengørings- og servicefunktioner, hvor mænd dominerer som operatørfunktioner, f.eks. piloter og chauffører i fragtsektoren. Både internationale og danske undersøgelser viser, at forklaringerne på den kønsopdelte sektor findes i kulturelle forventninger til, hvem der varetager disse funktioner såvel som i uflexible arbejdstider og et ringe arbejdsmiljø.

I Danmark blev der i 2020 lanceret en kampagne med titlen: *Flere kvinder i Førersædet*. Kampagnen var iværksat i et samarbejde mellem transportudbydere, fagforeninger og erhvervsorganisationer med det mål at bringe antallet af kvindelige chauffører i fragt transport fra de nuværende 2 % til 10 % i 2030. Nogle af anbefalingerne kunne med fordel udvides til at gælde transportsektoren som sådan, f.eks. når det gælder arbejdstider og arbejdskultur.

### En indikator for smart transport og diversitet – input til det politiske maskinrum

I Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet (2015) peges på rejsetid, trafiksikkerhed og økonomiske gevinster, som nogle af de faktorer som prioriteres højt i dansk transportpolitik. Der indgår ikke spørgsmål om, hvem tiltaget er til gavn for, hvem som kommer hurtigere frem eller for hvem sikkerhed og økonomi forbedres. Kommunerne på den anden side har i konsultationerne efterspurgt klare indikatorer for grøn transport og diversitet. Mange ser det som nyttigt at kunne inkludere diversitet i de kriterier, som ligger til grund for politiske beslutninger om transport og mobilitet.

I forbindelse med et nyligt afsluttet EU-projekt (TInnGO) har vi udarbejdet en indikator med fem dimensioner, der kan bruges som guide for grøn transport og diversitet. Der er tale om det, der i teknisk forstand kaldes en sammensat indikator.

#### En indikator for smart transport med fem dimensioner

1. Økonomisk tilgængelig: Transport er ikke smart hvis borgerne ikke har råd til at bruge den. Priser skal ses i forhold til alle former for transport, smarte/elbiler, kollektiv transport, cykler og gang.
2. Effektiv transport: Transportsystemet skal være effektivt for forskellige typer af rejser og brugere, smarte transportformer skal effektivisere både arbejds- og omsorgsture f.eks. Og det skal tage hensyn til forskellige brugere i ift. til alder, handicap og klasse/social gruppe.
3. Attraktiv transport: Et transportsystem skal fungere og design, form og funktion skal være attraktivt for en bred gruppe af borgere, også i forhold til hygiejne, tryghed og behagelighed. Et attraktivt transportsystem er fleksibelt og tilpasses brugernes behov og ønsker.
4. Bæredygtig transport: En nøgledimension i smart transport er den grønne, bæredygtige mobilitet. Smart transport har til formål at reducere CO2 udledningen for en bred gruppe af borgere.
5. Inkluderende transport: Et inklusivt transportsystem integrerer de fire dimensioner – og er inkluderende i den forstand, at det bekæmper diskrimination og ulighed, f.eks. i forhold til etnicitet, køn og seksualitet.

*“Beslutninger træffes lige nu for tilfældigt, populært sagt ved at stikke fingeren i jorden eller op i luften og ikke på baggrund af viden, data og evidens. Der er behov for mere robust viden.”*  
*Jysk kommune*



Hvad ville der ske, hvis politikerne og planlæggere anvendte dette skema, når de lagde planer og vedtog strategier og planer? Hvordan ville kommunernes trafik og mobilitetsplanlægning komme til at se ud? Hvordan ville infrastrukturplanerne for hele landet se ud?

Det er tankevækkende, at de kommunale kontakter og byrådsmedlemmer, som vi har konsulteret, har peget på fraværet af systematiske indikatorer i beslutninger omkring transport og mobilitet. Vi håber, at den sammensatte indikator kan bidrage til et bredere, men også mere specifikt blik på kravene til grøn transport. De fem dimensioner gør det muligt at tænke diversitetsperspektiver ind i arbejdet med grøn transport, når der lanceres nye planer og initiativer, eller når der rettes op på allerede eksisterende forhold. Ligesom anvendelsen af de forskellige dimensioner kan bidrage til at synliggøre forskelle og uligheder i beslutningsgrundlaget. Den sammensatte indikator med de fem dimensioner vil være nyttig både for dem, der i øjeblikket sidder med omkring bordet i kommunerne, ligesom den brede indikator kunne mobilisere foreninger, borgergrupper, råd og udvalg i forbindelse med planer og prioriteringer.



Smarte løsninger på transport i landdistrikterne i Sønderborg kommune. Se kort film på [www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/](http://www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/)

Indikatoren med de fem dimensioner kunne med fordel inkluderes i de nuværende beslutningsstrukturer og udvide de traditionelle samfundsøkonomiske betragtninger. Endelig vil indikatoren gøre de trufne afgørelser og prioriteringer mere forståelige og transparente for borgerne.

## Referencer

- Hermansen, Amalie Dahlerup. 2019. "Køns betydning for politisk repræsentation i danske kommuner". Speciale ved Institut for Statskundskab, Aarhus Universitet. [https://surveyselskab.dk/wp-content/uploads/2020/03/Speciale\\_Amalie-Dahlerup\\_2019.pdf](https://surveyselskab.dk/wp-content/uploads/2020/03/Speciale_Amalie-Dahlerup_2019.pdf)
- ITF women bus drivers and conductors research. 2010-2012. "Women bus workers driving to equality: a best practice guide for road transport unions". [https://itfviolencefree workplaces4women.files.wordpress.com/2016/06/women\\_bus\\_workers\\_2013\\_eng.pdf](https://itfviolencefree workplaces4women.files.wordpress.com/2016/06/women_bus_workers_2013_eng.pdf)
- International Labour Organization. 2019. "Employment Distribution by Economic Activity (by sex) – ILO modelled estimates, Nov. 2019 (%) – Annual". ILOSTAT Database.
- Taskforcen for Flere Kvinder i Førersædet. 2020. "Gode råd og konkrete værktøjer til kvinderekruttering i godstransportbranchen". [https://api.jobtransport.dk/app/uploads/2020/11/V%C3%A6rkt%C3%B8j-til-kvinderekruttering Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet. Transportministeriet 2015](https://api.jobtransport.dk/app/uploads/2020/11/V%C3%A6rkt%C3%B8j-til-kvinderekruttering-Manual-for-samfunds%C3%B8konomisk-analyse-p%C3%A5-transportomr%C3%A5det.pdf) [https://www.trm.dk/media/ycybjfyq/manual-for-samfundsøkonomisk-analyse-paa-transportomraadet-net-versionpdf.pdf](https://www.trm.dk/media/ycybjfyq/manual-for-samfunds%C3%B8konomisk-analyse-p%C3%A5-transportomr%C3%A5det-net-version.pdf)



## INSPIRATIONSKATALOG

### GRØN TRANSPORT – TEKNOLOGI OG DIVERSITET

Dette inspirationskatalog er rettet mod medarbejdere inden for transport-, miljø-, planlægnings- og teknikområdet i danske kommuner. Men det kan naturligvis anvendes af alle i og omkring de danske kommuner.

#### Kataloget præsenterer viden indenfor :

- Sociale forskelle i transport
- Køn og diversitet
- Inkluderende transportplanlægning
- Metoder og tilgange til at arbejde med transport for alle

Kataloget suppleres af fem korte film om diversitet og grøn transport, som kan ses på [www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/](http://www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/)

Herning kommune har opfundet en ny smart busløsning til kørestolsbrugere. Se mere i kortfilmen om transport i Herning på [www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/](http://www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/)

## KØNNEDE FORSKELLE I TRANSPORT

I Danmark er der en udbredt forståelse af, at kvinder og mænd er ligestillede. Både kvinder og mænd er på arbejdsmarkedet, tager barsel og henter børn. I disse hverdagsøremål er både kvinder og mænd afhængige af at kunne transportere sig fra et sted til et andet. Selvom der løbende sker ændringer i kønsroller og arbejdsdelinger, er der fortsat forskelle, og de har betydning for kvinders og mænds rejsemønstre. Forskellene skyldes både fortsatte strukturelle ubalancer i samfundet, såvel som i selve transportsektoren. Historisk set har lønmodtagerens rejsebehov været privilegeret i forhold til den hjemlige sfære, og dette hierarki er fortsætter i planlægning af transport, dog ofte i en usynlig form. Med 'usynlig' menes, at transportforskning, -politik og -planlægning antager, at transportformer og -behov er køns- neutrale på trods af den forskelligartede brug af disse tiltag. F.eks. anvendes neutrale udtryk som 'brugere' eller 'passagerer' i beskrivelser af tiltag på transportområdet. Spørgsmålet er, hvilken standard der udgør forståelsen af en 'passager' eller 'bruger' og disses transportbehov og rejsemønstre?

Tages hierarkiet af det private og det offentlige domæne i betragtning, kan det forventes, at visse behov bliver privilegeret frem for andre. F.eks. er meget transportplanlægning baseret på den antagelse, at behovet for at rejse i bil fra hjem til arbejde i myldretiden er den fremherskende rejseform.

### Kvinder er mere tilbøjelige til at...

Tage rejser med flere stop på vejen (f.eks. hjem-børneinstitution-arbejde-børneinstitution-supermarked-hjem)

Foretage flere ikke-arbejdsrelaterede rejser

Rejse i forstadsområder

Rejse uden for myldretiden

Rejse på mere bæredygtige måder, f.eks. gang og offentlig transport

Stoppe med at køre bil pga. sociale forhold, f.eks. økonomi eller manglende køreerfaring

Kilde: TInnGo Observatory – European observatory for gender smart transport innovation ([transportgenderobservatory.eu](http://transportgenderobservatory.eu))

### Mænd er mere tilbøjelige til at...

Tage flere direkte rejser mellem A og B (hjem-arbejde)

Rejse flere kilometer

Rejse længere tid

Rejse mere

Stoppe med at køre bil pga. sundhedsmæssige faktorer

Stoppe med at køre bil senere end kvinder

## Arbejdsspørgsmål

- Hvilke rejsebehov og transportmønstre prioriteres i kommunens politik, planlægning og design af transport?
- Hvordan ser en tryk by ud set fra forskellige borgeres perspektiver?
- Hvordan sikres det, at byen er tilgængelig for alle borgere?



## SOCIALE PERSPEKTIVER PÅ SMART TRANSPORT

Hvornår er transport 'smart'?

Smart Transport refererer almindeligvis til nye digitale og teknologiske transportløsninger. Et socialt perspektiv på smart transport flytter fokus fra transportløsninger isoleret set til forskellige borgeres brug af dem. Spørgsmålet bliver nu om løsningerne er smarte for borgere i al deres forskellighed, og mere konkret 'for hvem hvem er det smart?'

Smart transport er et nøgleelement i skabelsen af et velfungerende samfund, men kun så vidt, at det opfylder mobilitetsbehovet for alle grupper i befolkningen. De sociale perspektiver på smart transport skal derfor bidrage til at gøre fremtidens transport mere innovativ og 'smart' – fra start til slut.

*“Vi indførte på et tidspunkt små busser i stedet for de store dieselbusser af hensyn til klima og miljø. Men de små busser var meget upopulære, fordi der var dårlig tilgængelighed. Kommunen mente, at de gjorde noget godt, men mange borgere var frustrerede på grund af manglende tilgængelighed og plads i de små busser, f.eks. til rollatorer. Det var ikke tænkt godt nok igennem. Vi regnede med, at vi bestilte et smart produkt – men det holdt ikke stik.”*

*Nordsjællandsk kommune*

## HVAD ER PROBLEMET? HVAD ER UDFORDRINGEN?

Forskning har vist, at folks transportvaner og -behov er forskellige. Køn, alder, indkomst, geografi og etnicitet er nogle af de sociale dimensioner, som har betydning for, hvordan befolkningen bevæger sig rundt i hverdagen.

### Problem

Mænds transportvaner og -behov har domineret transportsektoren. Forskellige sociale gruppers interesser, værdier og behov har været underrepræsenteret. Der er en ubalance mellem hvilke behov og vaner, som repræsenteres i transportsystemet.

### Udfordring

Hvordan kan der skabes større balance og bedre løsninger med de nye grønne transportløsninger?



Københavns kommune har udviklet smart cykelinfrastruktur mange steder. Se kort film på [www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/](http://www.koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/)

## INTERSEKTIONALITET

Et intersektionelt perspektiv betyder at flere sociale kategorier, så som køn, alder, etnicitet, indkomst, handicap analyseres som sammenhængende og integrerede og ikke som isolerede kategorier. "En intersektionel analyse adresserer nye forståelser af sociale relationer og magtrelationer" (Crenshaw 1989)

Intersektionalitet udgør en analyse til at identificere de mange faktorer, der fører til forskelligheder inden for forskellige gruppers transportadfærd, valg af transportform og barrierer for adgang til transport. Intersektionalitet udvider forståelsen af mænd og kvinder som to homogene grupper og arbejder med en mere kompleks forståelse af køn som en mangefacetteret social kategori. At inddrage et intersektionelt perspektiv i transportpolitik, -planlægning og -design betyder at være opmærksom på, hvordan forskellige sociale kategorier spiller sammen med forskellige transportmønstre og behov.

## Arbejdsspørgsmål

- Er der ved udformningen af et givent tiltag blevet sat fokus på, hvordan køn interagerer med andre faktorer, såsom alder, etnicitet, handicap, geografisk placering, indkomst og seksualitet?
- Er der en klart defineret målgruppe? Målgrupper, såsom kvinder eller ældre, indeholder mange forskellige individer og behov. Derfor kan det være nødvendigt at arbejde med mindre grupperinger inden for den overordnede målgruppe, f.eks. 'indkomst', 'børn', 'enlig/par'.
- Indgår der et blik på køn og diversitet i tiltag til forbedring af transportsikkerhed? Nogle steder kan føles særligt utrygge for kvinder, seksuelle minoriteter og ældre mennesker (f.eks. øde og mørke gader eller togperroner).



## NEUTRALE VERSUS INKLUDERENDE TILGANGE

Køns- og diversitetsneutralitet handler om, at der ikke skelnes mellem køn og/eller andre sociale kategorier. Den manglende skelnen sker f.eks. fordi det antages, at der allerede er ligestilling mellem kønnene og folk kan gøre, hvad de vil. I andre tilfælde stammer kønsneutralitet fra et isoleret fokus på tiltaget eller på 'ting'. Få vil f.eks. mene, at kommunens nye cykelstativ er et virkelig kønnet stativ, eller at asfalteringen er socialt skæv.

Hertil vil en køns- og diversitetsinkluderende tilgang påpege, at det kan godt være, at et tiltag eller en ting i sig selv er kønsneutral, pointen er, at de mennesker, der bruger det, ikke er helt så 'neutrale' men tværtimod er ret forskellige. Den køns- og diversitetsinkluderende tilgang lægger dermed vægten på de forskellige forudsætninger, der er for brugen af ting og tiltag.

Den køns- og diversitetsinkluderende tilgang betyder, at der er et behov for at vide noget om forskelle i mobilitetsmønstre og transportbehov. Uden viden kan man ikke sikre, at alle faktisk inkluderes.

*“Generelt er der i min afdeling en forståelse for mobilitet for alle, som synes guidet af kønsneutralitet – og ikke af hensyn til specifikke grupper. Det betyder, at nogle hensyn, f.eks. til gangbesværede tænkes ind i planlægningen, men samtidig er den fremberskende forståelse, at vi har ligestilling på mobilitetsområdet – så det er ikke et emne, som prioriteres.”*

*Sjællandsk kommune*

## Arbejdsspørgsmål

- Er der modstand mod at tale om køn og ligestilling på nogle områder?
- Hvordan indgår 'køn' i kommunens arbejde?
- Hvad er resultatet, hvis ikke der tages hensyn til køn og mangfoldighed i kommunens transportplanlægning?



## DIVERSITET OG GRØN TRANSPORT

Hvorfor er fokus på forskellige sociale grupper vigtig i den grønne omstilling af transport?

Kan hjælpe med at:

- øge viden om, hvordan grønne tiltag på transportområdet kan møde og ændre kommunens og forskellige grupper af borgeres transportvaner og mobilitetsbehov.
- bidrage til et mere bæredygtigt, inkluderende og ligestillet transportsystem og samfund ved at indtænke forskellige grupper i strategier og initiativer.

### Hvordan kan relationen mellem grøn transport og forskellige begreber forstås?

Diversitet	Hvem har ressourcerne til at træffe grønne transportvalg i hverdagen, og hvem har ikke?
Mobilitet	Grøn transport skal ikke bare være 'grøn', men tilgodese borgernes mobilitetsbehov
Køn	Forskellige køn har forskellige grader af 'grønne' transportvaner. De transportvaner som prioriteres, har betydning for, hvor grøn transporten bliver.
Smart Transport	Smart transport er ikke nødvendigvis grøn, hvis teknologi og digitalisering er eneste fokus.
Bæredygtighed	Løsninger er kun bæredygtige i det omfang, de faktisk bliver brugt





## ET INKLUDERENDE ARBEJDSMILJØ

Transportsektoren er et stærkt kønsopdelt arbejdsmarked. Kvindelige medarbejdere findes hovedsageligt i servicejob og sjældent inden for områder som teknologi, fremstilling og konstruktion. Yderligere er der en klar overrepræsentation af mænd i sektoren. De kønnede skævheder i transportsektoren som arbejdsmarked skyldes hovedsageligt:

**Uddannelse:** Det transportrelaterede uddannelsessystem har en betydelig kønsskævhed med flere mænd i f.eks. STEM-fag, hvilket gør en kønsbalanceret rekrutteringspolitik vanskeligere.

**Stereotyper:** Transportsektoren har ry for at være et beskidt og hårdt arbejde – noget, der er tættere forbundet med det ‘maskuline’ end det ‘feminine.’ Stereotyper af mænd som teknisk indstillede og kvinder som serviceorienterede gengiver deres positioner i transportsektoren.

Den manglende repræsentation af kvinder i transportsektoren er problematisk for sektorens ønske om at tiltrække flere forskellige talenter. Mere diversitet øger innovation. Derudover har folk en tendens til at se verden ud fra eget ståsted – det gælder også folk i transportsektoren. Hvis man altid tager bilen på arbejde, oplever man ikke hvad det betyder, når buslinjen bliver nedlagt. Når man ikke er gangbesværet eller aldrig rejser med barnevogn, opdager man ikke, hvor stort et problem det er, når elevatoren på perronen igen er i stykker.

*“Der burde være større kønsbalance i både de såkaldt hårde og de såkaldt bløde udvalg. Udvalg med større kønsbalance er at foretrække. Byråds-kulturen her er mere maskulin og traditionel end det, jeg kender til fra andre politiske sammenhænge. Der sker ikke for alvor noget før der bliver indført 50 % kvoter i alle udvalg.”*

*Jysk kommune*

## Arbejdsspørgsmål

- Er ledelsen klædt på til at arbejde med køn og diversitet i transportpolitik, planlægning og design?
- Hvor mange kvinder, mænd, unge, ældre, personer med etnisk minoritetsbaggrund er repræsenteret i kommunens forskellige afdelinger?
- Er det muligt for mennesker med forskellige typer handicaps at arbejde i kommunen?



## CENTRALE BEGREBER

**Smart Transport** refererer til transportformer, der har til formål at reducere det 21. århundredes store transportudfordringer. Selvom Smart Transport ofte forbindes med teknologiske innovationer inden for bilindustrien, kan Smart Transport antage mange forskellige former, herunder offentlig transport, gåture og cykling.

**Køn** henviser til de sociale konstruktioner af roller og adfærd, som forbindes med at være kvinde eller mand såvel som andre kønnede identiteter.

**Diversitet** peger på mængden af sociale kategorier, såsom alder, etnicitet, klasse, seksualitet, handicap osv.

### En kritisk tilgang til normer

Kønsnormer referer til de standarder og forventninger, der er for, hvordan kvinder og mænd er, ser ud og opfører sig. Normerne har ændret sig gennem tid og sted. En kritisk tilgang til normer handler om at stille spørgsmål til dem. Normerne afspejler sjældent virkeligheden, da virkeligheden er langt mere nuanceret og kompleks. Ved at forholde sig kritisk til normer, undgår man at reproducere stereotype forståelser af køn.

## Arbejdsspørgsmål

- Hvilke normer arbejder vi ud fra?
- Hvilken effekt har en given norm for arbejdsmiljøet og for vores resultater?
- Betyder stedets normer, at personer, som ikke falder inden for normen, har svært ved at være en del af teamet?
- Hvad sker der, hvis vi bryder med denne norm og hvordan gør vi det?



## PERSPEKTIVER I ET INKLUDERENDE TRANSPORTSYSTEM

**Kønsdimensionen** Former for transportpolitik, -planlægning og -design, som tager højde for de kønnede forskelle, der er i folks transportvaner og -behov.

**Diversitetsdimensionen** Former for transportpolitik, -planlægning og -design, som tager højde for de mangfoldige (alder, indkomst, geografi, etnicitet, handicap) forskelle, der er i folks transportvaner og -behov.

**Repræsentation** Forskellige sociale grupper (f.eks. køn, alder, indkomst, geografi, etnicitet, handicap) er repræsenteret i transportpolitik, -planlægning og -design.

**Køns- og diversitetsmainstreaming** Køn og diversitet flyttes fra margen til mainstream. En integration af de sociale dimensioner er et gennemgående perspektiv i transportpolitik, -planlægning og -design.

Mens kønsstereotyper er kulturelle forestillinger om, hvordan mænd og kvinder (bør) opføre sig, påvirker de også normer for, hvordan vi forstår en 'normal krop.' I dag dominerer den mandlige krop f.eks. undersøgelser af bilulykker eller test af airbags. Brugen af kun den mandlige krop i tests betyder, at andre personer bliver udeladt i design. F.eks. passer konventionelle sikkerhedsseleer ikke ordentligt til gravide, hvilket betyder, at bilulykker kan være fatale for gravide og ufødte børn.



## METODER OG TILGANGE TIL AT ARBEJDE MED GRØN TRANSPORT FOR ALLE

### Køns- og diversitetsmainstreaming

Integration af køn og diversitet kaldes også køns- og diversitetsmainstreaming. Mainstreaming er en strategi, som indebærer at flytte køn og diversitet fra marginen til mainstream. Det betyder at integrere perspektiver på køn og diversitet i alle processer inden for udformning af politik, planlægning og design. Mainstreamingsstrategiens sigte er at synliggøre køn og diversitet i de arbejds- og innovationsprocesser, som umiddelbart virker 'neutrale.'

I køns- og diversitetsmainstreaming indgår et dobbelt fokus, dels på hvordan køn og diversitet indgår i transport og mobilitetsservice, ydelser og planlægning, og dels omhandler repræsentationen af forskellige grupper i f.eks. råd og udvalg, dvs.:

- 1) Et perspektiv på køn og diversitet i politik, planlægning, design og tjenester.
- 2) Et spørgsmål om lige repræsentation af forskellige sociale grupper i et givent politikområde eller på en arbejdsplads.

Køns- og diversitetsmainstreaming indeholder en række værktøjer til at identificere ubalancer og uligheder i arbejdsprocesser, hvor køn og diversitet hidtil har været usynligt, eller ikke betragtes som vigtigt. I det følgende præsenterer vi en række af disse metoder og redskaber, som kan adressere forskelle og uligheder.



## EN INDIKATOR MED FEM DIMENSIONER FOR SMART TRANSPORT

Som nævnt i indledningen af denne publikation, har vi udviklet en indikator, som anvendes til at indtænke diversitet i arbejdet med 'Smart Transport'. Nedenfor gennemgås indikatorens fem dimensioner. Tilsammen guider disse fem dimensioner arbejdet med at inkludere diversitet i transportplanlægning såvel som politik på området.

<b>Inkluderende</b>	Smarte transportsystemer skal henvende sig til forskellige grupper af borgere på ikke-stereotypiske måder fra start til slut. Det betyder, at borgernes diversitet skal indtænkes i alle processer, lige fra udvikling af design, spørgsmål om tilgængelighed og sikkerhed til kommunikation og markedsføring.
<b>Økonomisk tilgængelig</b>	Offentlige og private investeringer bør have øje for de økonomiske faktorer omkring forskellige grupper af borgeres transport. Investeringer skal understøtte transportinnovation, som tilgodeser flere former for transport, herunder gang, cyklisme og offentlig transport.
<b>Effektiv</b>	Problemfri transport bør sikres for alle. Smarte mobilitetsbestemmelser bør også omfatte cykling og gang. Kommuner er forpligtet til at producere smarte og effektive offentlige transportmidler frem for at tilgodese smarte luksusbiler til individuel brug.
<b>Attraktiv</b>	Transportplanlægning bør give sikre, tilgængelige og beboelige rum i alle bydele. Det inkluderer smarte løsninger til fælles transport og forskellige ikke-motoriserede transportformer for flere grupper af borgere.
<b>Bæredygtig</b>	Ikke-motoriseret transport skal indgå i udvikling af Smart Transport. Der bør træffes foranstaltninger for at motivere forskellige grupper af borgere til at foretrække ikke-motoriserede transportformer. F.eks. kan elcykler og fælles bæredygtige transportformer gøres billigere og tilgængelige for alle, herunder forældre med børn, folk, der rejser med bagage eller varer, ældre mennesker og folk med handicap.

## Arbejdsspørgsmål

### Attraktiv

- Er der kønnede forskelle i, hvor attraktivt et givent tiltag virker?
- Hvordan ser 'attraktivt' ud, når flere sociale kategorier indgår, såsom alder og etnicitet?
- Husk at kvinder (og LGBTQ+-personer) oftere føler sig utrygge på mørke og øde strækninger, busstoppesteder og togperroner.

### Økonomisk tilgængelig

- Hvordan ser den 'økonomisk tilgængelighed' ud, når man ser på køn?
- For hvem er et givent tiltag 'økonomisk tilgængeligt' for, når der inddrages flere sociale kategorier, f.eks. alder, etnicitet?
- Husk på lønforskellen mellem kønnene og at kvinder generelt er mindre ressourcestærke end mænd.

### Effektiv

- Hvordan er et givent tiltag effektivt for henholdsvis kvinder og mænd?
- Hvordan ser 'effektiv' ud, når andre kategorier indgår, f.eks. hvis der ses på kvinder og alder?
- Hvem er det effektivt for og hvem ikke?

### Bæredygtig

- Tilbydes der bæredygtige transportløsninger til forskellige sociale grupper med hensyn til f.eks. økonomi, handicap og alder?
- Er nogle grupper mere tiltrukket af bæredygtige mobilitetsløsninger end andre, og tages der højde for disse forskelle?
- Husk på at bæredygtig transport indeholder en social dimension, hvilket betyder, at transportløsninger skal forblive attraktive for forskellige brugere, også når deres behov ændrer sig.

### Inkluderende

- Tages der hensyn til de kønnede forskelle i transportmønstre og -behov?
- Er nogle grupper mere udsatte og oplever diskrimination i deres daglige brug af transport end andre?
- Gælder transportsystemets udformning for alle borgere? Hvad med de ældre, mennesker med handicap eller folk, der rejser med barnevogne? Har disse grupper lige så let adgang til transport som fuldt mobile individer?

## KØNSBUDGET

### – MED ET INTERSEKTIONELT PERSPEKTIV

Kønsbudget er en metode til at undersøge, hvordan offentlige ressourcer bruges, og hvem som får gavn af dem. Formålet er at sikre at offentlige midler og ressourcer fordeles ligeligt blandt befolkningen. Kønsbudgettering udfordrer køns- og diversitetsneutralitet og antagelser om, at 'der planlægges for alle.'

At bruge kønsbudget som metode indebærer en vurdering af om tiltag, som bruges mest af ét køn, får tildelt flere penge end tiltag, der bruges af et andet. Baseret på kønsbudgettering kan politik- og beslutningsprocesser omstruktureres, så kommunens ressourcer bedre opfylder målene om ligestilling. Ved kønsbudgettering er det relevant at inddrage et intersektionelt perspektiv, herunder alder, handicap og etnicitet, i stedet for blot at fokusere på kvinder og mænd.

#### Et eksempel fra Boden kommune i det nordlige Sverige

En ny kontrakt for lokal bustransport var grund til nye investeringer i den svenske kommune Bodens lokaltrafik. Et køns- og mangfoldighedsperspektiv blev føjet til planlægningsprocessen for at sikre en mere ligelig fordeling af ressourcer blandt byens borgere. Boden kommune foretog en kønsbudgettering af investeringer og fandt ud af, at de brugte flest midler på typiske drengefrididsaktiviteter: 80 % blev brugt på sport, såsom ishockey, mod 20 % til fritidsaktiviteter, som typisk var domineret af piger, såsom ridning. Efter kønsbudgetteringen blev flere investeringer rettet mod fritidsaktiviteter for piger, og det blev f.eks. besluttet at øge busforbindelsen til ridecentret.

## Arbejdsspørgsmål

- Hvordan er kommunens budgetter fordelt i forhold til forskellige køn?
- Møder budgettet alle borgernes behov?
- Hvem får gavn af ressourcerne, og hvem tilgodeses ikke?



## KØNSSTATISTIK

Kønsstatistikker fremhæver forskelle og uligheder mellem kvinder og mænd på forskellige områder. Kønsstatistik betyder:

(a) at indsamle data og præsentere dem opdelt efter køn som primær klassifikation

(b) at få data som indfanger kønsforskelle

(c) at basere dataindsamling på baggrund af definitioner, der fremhæver kønnenes mangfoldighed i forskellige områder af deres liv

(d) at dataindsamlingsmetoder tager stereotyper samt sociale og kulturelle faktorer, der kan resultere i kønsbias, i betragtning.

For at sikre at tiltag gavner alle, bør kønsstatistikker inddrage et intersektionelt perspektiv, dvs. en inddragelse af andre kategorier, så som alder, etnicitet, handicap, uddannelse, og økonomi. Data indsamles ideelt set både i begyndelsen af et tiltag, så der etableres en baseline for planlægningsprocessen, og i slutningen. Det vil sikre, at tiltaget bevæger sig i den ønskede retning og kan anvendes til slut for at måle effekten.



## Arbejdsspørgsmål

- Hvilke data eksisterer allerede på befolkningens mobilitetsbehov og rejsevaner?
- Hvilke kategorier indgår i data (køn, alder, lokation, indkomst, etnicitet, handicap)?
- Hvilke kategorier er oplagt at arbejde med i forskellige tiltag?





## KØNS- OG DIVERSITETSHANDLEPLANER

Køns- og diversitetshandleplaner har til formål at rette op på eksisterende uligheder enten internt i en organisation eller i de ydelser, som institutionen tilbyder. Målet er at sikre, at arbejdsmiljø og ydelser fremstår relevante, tilgængelige og attraktive for et bredt udsnit af befolkningen. Handleplaner kan omhandle forskellige problemstillinger, herunder:

1. mulighed for deltagelse i aktiviteter,
2. adgang til muligheder,
3. fordeling af rettigheder,
4. muligheder for at påvirke og træffe beslutninger,
5. indkomst og ydelser,
6. kontrol over og brug af ressourcer.

Køns- og diversitetshandleplaner er kontekstafhængige i definering og operationalisering af mål, såvel som i de nødvendige tiltag for, hvordan handleplanerne skal implementeres. Definering og implementering involverer flere trin, der hjælper med at stille skarpt på området, holde styr på processen og evaluere resultaterne. Disse trin indebærer følgende 10 elementer:

1. Den vision, der definerer målet for handleplanen, f.eks. en mere lige repræsentation af sociale grupper i kommunens transportudvalg eller i de offentlige høringer;
2. Et eller flere principper, der angiver baggrunden eller udgangspunktet for handlingsplan, f.eks. ligestilling, retfærdig mobilitet eller lige tilgængelighed;
3. Et sæt politiske mål, der refererer til og forholder sig til handleplanens målsætning på et overordnet niveau, f.eks. EU, nationalt eller lokalt niveau;
4. Definition af handlingsplanens korte og langsigtede mål;



5. Formulering af hvordan planlægningen og organisering af aktiviteter tilrettelægges for at nå de politiske mål;

6. Fordeling af ansvar for hver aktivitet;

7. Præcisering af implementering, dvs. hvem skal involveres i processen (f.eks. ligestillingsnetværk, ældreforeninger, handicapforbund) og hvordan ressourcer sikres;

8. Definerer af prioriterede indsatsområder for at nå målet, f.eks. ved at foretage en køns-vurdering eller en bredere social konsekvensanalyse med fokus på mobilitet og tilgængelighed;

9. Allokering af de nødvendige ressourcer via budgettering og planlægning af tid og sted for aktiviteter;

10. Opfølgning, evaluering og revision.

Flere lande har allerede gennemført handlingsplaner for større ligestilling på transportområdet. Et godt eksempel er Transport for London, England, som igennem en lang årrække har arbejdet med handlingsplaner for køn og diversitet i Londons transportsystem. Se Referencer for links til et udvalg af Transport for Londons handleplaner.

## Referencer

- Christensen, H.R., Brengaard, M.H., & Levin, L. (2023). Gender Smart Mobility: Concepts, Methods, and Practices (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003191025>
- Crenshaw, Kimberlé (1989). Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics. University of Chicago Legal Forum. 1989(1), Article 8.
- TInnGO EU-projekt med projektbeskrivelser, træningsmoduler og links. <https://transportgenderobservatory.eu/https://www.tinn.go.eu/>
- TInnGO træningsmateriale Training materials – TInnGo Observatory (transportgenderobservatory.eu)
- Transport for London Pay gap reports action plan 2021-2025. <https://content.tfl.gov.uk/tfl-pay-gap-action-plan-2021-25.pdf>
- Transport for London on Diversity and inclusion. <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/corporate-and-social-responsibility/equality-and-inclusion>
- Transport for London Gender Pay Gap Report 2022. <https://content.tfl.gov.uk/transport-for-london-gender-pay-gap-report-2022.pdf>

## Arbejdsspørgsmål

- Hvad kan opnås ved at inkludere forskellige grupper af borgere i offentlige høringer? Hvor sandsynligt er det, at forskellige grupper deltager i offentlige aktiviteter? Hvordan bliver de inviteret, og hvordan vil deres erfaringer blive taget i betragtning? Er der nogle grupper, der er forsømt?
- Hvordan ser en balanceret fordeling af medarbejdere med forskelligartede baggrunde ud i kommunen?
- Hvordan tiltrækkes flere forskellige medarbejdere i arbejdsgrupper og planlægningsprojekter?
- Hvordan ser det ud med repræsentationen i de politiske udvalg?
- Hvor er de største uligheder i det nuværende transportsystem? For eksempel, når man ser på de nationale data for transportmodaliteter?
- Hvordan adresseres diversiteten af transportbrugeres rejsemønstre og behov i de seneste prioriteringer?
- Hvordan er tilgængelighed og effektivitet i et givent tiltag på transportområdet set fra forskellige borgers synspunkt?



## INSPIRATION UDEFRA

### Tryghed og toiletter:

#### Kvinder og mænd har ikke de samme behov i den kollektive transport

**LARS WIINBLAD**  
Projektchef,  
Passagerpuls

Mennesker har forskellige behov – også når de rejser med kollektiv transport. I snart 10 år har Passagerpuls undersøgt passagerernes oplevelser med den kollektive transport. Samlet tegner undersøgelserne et billede af, at der er en række væsentlige forskelle i kvinders og mænds oplevelser, behov og ønsker, når de skal rejse med bus, tog og metro. Passagerpuls er en af de få organisationer i Danmark som tager pulsen på passagerne i den kollektive transport. Passagerpuls er en del af Forbrugerrådet Tænk og således en uafhængig interessevaretagelse for brugerne af kollektiv transport.

#### Kollektiv transport

Den kollektive transport er og skal være netop det: Et kollektivt system, hvor vi alle deles om de samme faciliteter. For at det skal kunne fungere for alle, er det nødvendigt at indrette systemet, så det møder de forskellige behov, som forskellige mennesker – og i dette tilfælde passagerer – har.

Der er mange typer af mennesker, som kan have forskellige behov. I Passagerpuls har vi som passagerernes stemme siden 2014 foretaget en lang række analyser og undersøgelser af forskellige emner inden for kollektiv transport. For at kunne belyse emnet i denne artikel, har vi trukket tal ud fra en række af disse analyser.

I undersøgelserne har vi spurgt respondenterne om hvilket køn, de identificerer sig med. Ganske tæt på 100 procent identificerer sig som enten mand eller kvinde, og vi har derfor kun data til at belyse forskellene mellem disse to majoritetsgrupper. Mennesker, der identificerer sig med andre køn end disse to, kan have andre ønsker til og oplevelser med kollektiv transport – det kræver mere data at belyse dette emne.



## Sikkerhed i den daglige transport – forskelle mellem køn

Mens 55 procent af mændene i en befolkningsundersøgelse fra 2020 svarede, at sikkerhed var vigtig i relation til deres daglige transport, gjaldt det for 66 procent af kvinderne. Markant flere kvinder end mænd svarer altså, at det er vigtigt, at rejsen er sikker.

Halvdelen af kvinderne svarer i samme undersøgelse, at de har en oplevelse af, at den kollektive transport er et trygt sted for dem. For mænd var andelen 57 procent. Selvom kvinderne som gruppe altså lægger mere vægt på sikkerhed, oplever de den i lavere grad end mændene.

Et andet eksempel er en befolkningsundersøgelse fra 2021, hvor vi spurgte respondenterne, hvad der ville kunne få dem til i højere grad at bruge bus, tog og metro til at komme rundt. Her svarer en tredjedel af kvinderne (32 %), at større tryghed på stationerne i høj eller meget høj grad ville kunne bidrage til, at de begyndte at bruge kollektiv transport mere. Det samme svarede 23 procent af mændene.

Hvad der er med til at skabe en tryk oplevelse af kollektiv transport varierer givetvis også, men vi har desværre ikke data nok til at kunne udtale os om forskellene. Grundlæggende er det dog forhold som belysningen, indretningen, tilstedeværelsen af eller muligheden for at komme i kontakt med personale, der giver den trygge oplevelse.

## God tilgængelighed tillægges større betydning af kvinder

Mens sikkerhed og tryghed kan være svært at tegne og definere, så er der en række fysiske, konkrete egenskaber ved den kollektive transport, hvor kvindernes ønsker afviger fra mændenes.

I 2021 spurgte vi i en befolkningsundersøgelse respondenterne om hvilke faciliteter, der skulle være til stede på trafikknudepunkter som stationer og busterminaler, for at de var attraktive at benytte. En række af faciliteterne blev hyppigere ønsket af kvinder end mænd: Elevator, rulletrappe og niveaufri indstigning i toget.

Der kan være mange forklaringer på forskellene, herunder at der blandt kvinder er flere ældre og dermed muligvis også flere personer med gangbesvær. Gravide og mennesker, der har barnevogn eller små børn med på rejsen kan også i højere grad have et behov for netop disse faciliteter, og der er flere kvinder blandt disse befolkningsgrupper.

## Risikovillige mænd og god tid til kvinder

Rulletrapper og elevatorer er eksempler på faciliteter, som i højere grad gavner nogle grupper end andre, men ikke generer nogen. Passagerer, der ikke oplever et behov for en elevator, bliver ikke sure over, at den er der.

Sådan forholder det sig ikke med alle de områder, hvor der er forskel på kvinder og mænds ønsker til kollektiv transport. Et eksempel på det er forskellen mellem ønsker til

**Ude af drift** BANEDANMARK

**Elevatoren er ude af drift**

Work in progress

Vi forventer at være færdige  
We expect to be done on

**Dato/ Date:** 16-12-2022 KL 1500

Vi beklager de gener dette måtte medføre  
We are sorry for the inconvenience

Venlig hilsen / Best regards  
BANEDANMARK  
Tlf. 8234 0430

BANEDANMARK

udformningen af køreplaner. Her kan vi i befolkningsundersøgelsen fra 2021 se, at kvinder i højere grad end mænd foretrækker en køreplan, hvor der er god tid til at skifte, fremfor en rejseplan, der optimeres til at sikre kortest mulig rejsetid.

59 procent af kvinderne ville hellere have god tid til skift end kort rejsetid. Det samme gjaldt kun 41 procent af mændene. Det kan hænge sammen med, at mænd har større risikovillighed og er mere tilbøjelige til at satse end kvinder. Det kan også hænge sammen med den tidligere beskrivelse af forskellige ønsker til faciliteter – hvis der i gruppen af kvinder er flere, der har svært ved at skynde sig op og ned ad trapper for at nå en forbindelse grundet reduceret mobilitet af forskellige årsager – ja, så giver det sig selv, at de skal have mere tid til at gennemføre skiftet.

Længere tid til at skifte betyder dog også en samlet længere rejsetid for de rejser, hvor der skal skiftes transportmiddel. Og ved at lægge køreplanerne efter den gruppes behov, risikerer man at genere en anden gruppe – nemlig dem, der gerne vil hurtigt frem og ikke har problemer med at løbe efter bussen, hvis det er det, der skal til.

### **Mænd har ikke noget imod klamme toiletter**

I befolkningsundersøgelsen fra 2021 har vi også spurgt respondenterne om deres ønsker til toiletfaciliteter, og også på dette parameter er der forskelle på kvinder og mænds præferencer.

61 procent af kvinderne foretrækker nemlig et betalingstoilet, der er rengjort 9 ud af 10 gange, fremfor et gratis toilet uden garanti for, at det er rengjort. For mænd var andelen kun 43 procent.

Det er ikke en opsigtsvækkende forskel, hvis vi regner med, at kvinder i højere grad end mænd vil have behov for at skifte bind, tamponer og småbørns bleer undervejs på rejsen, der kræver, at de befinder sig længere tid på toiletterne. Samtidig kan disse faktorer betyde, at kvinder vil have brug for at benytte toiletterne oftere end mænd.

### **Kvinder vil bare gerne sidde ned**

Ombord på bus, tog og metro ser vi også forskelle på, hvad kvinder og mænd ønsker sig. I vores befolkningsundersøgelse fra 2021 svarer 55 procent af kvinderne, at togkupeer skulle indrettes på en måde, der sikrer den størst mulige sandsynlighed for at få en siddeplads. For mænd var andelen 41 procent.

Flere mænd foretrak en indretning, der sikrer god benplads, også selvom det reducerer muligheden for at få en siddeplads. Dette svarede blot 33 procent af kvinderne.

### **Forskelle på brug af digitale selvbetjeningsløsninger**

Også i forhold til brug af rejsekort og Rejseplanen ser vi forskelle mellem kvinder og mænd. Det viser vores undersøgelse fra 2022 om digitaliseringstendenserne i kollektiv transport. Lidt flere kvinder end mænd – 80 procent mod 72 procent – fortæller, at digitale selvbetjeningsløsninger alt i alt har gjort det nemmere eller ligefrem meget nemmere at planlægge rejser.

Kvinder bruger også i højere grad end mænd digitale selvbetjeningsløsninger som Rejseplanens app til at planlægge deres kendte rejser. Det er nemlig 52 procent af kvinderne, der i undersøgelsen siger ja til dette. Det samme gør 44 procent af mændene. En årsag (som vi dog ikke har efterprøvet) til dette kan være forskelle i tilgange til tryghed, hvor kvinder muligvis har et større behov for at dobbelttjekke afgangstider mv., for at være sikre på at nå deres transport.

De digitale løsninger bliver dog ikke omfavnet uden skepsis – især blandt kvinderne fylder bekymring for, om check ind og check ud med rejsekort nu også fungerer. 42 procent af kvinderne er bekymret for dette, mens det kun gælder 28 procent af mændene.

### **Passagerpulsens har data**

Som nævnt i indledningen er den kollektive transport et fælles gode, som vi deler med hinanden. De forskelle, der er beskrevet i artiklen her, er derfor værd at være opmærksom på, når politikere, trafikskelskaber, regioner og kommuner skal træffe beslutninger.

De valg, man træffer, kommer nemlig til at have betydning for tilgængeligheden af den kollektive transport. Derfor kan viden og bevidsthed om forskellige passagergrupper behov være afgørende for at sikre, at systemerne rent faktisk bliver indrettet med faciliteter, der passer til hele kollektivet.

I artiklen her er vi kommet omkring en række forskellige emner, men vi ligger i Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk inde med langt, langt mere viden om kollektiv transport. Samtidig har vi mulighed for at lave særkørsler på de data, vi har liggende. Alle læsere, der ønsker en uddybning eller mere viden om emnet her, skal være velkomne til at række ud.

Link: [www.passagerpulsens.taenk.dk](http://www.passagerpulsens.taenk.dk)

# SNÖRÖJNING ÄR OCKSÅ JÄMSTÄLLDHETSPOLITIK

**Exempel från svenska kommuners arbete med jämställdhet och jämlikhet i transportplaneringen**

**Snerydning er også ligestillingspolitik  
Eksempler på, hvordan svenske kommuner arbejder med køn og diversitet i transport**

**Lena Levin**  
Senior forskningsleder  
VTI, Sverige



## Introduktion

Det snöar i Sverige på vintern och det första exemplet om jämställdhetspolitik i transporter som jag vill presentera handlar om snöröjning. Karlskoga kommun var först med jämställd snöröjning.

Så här såg det ut tidigare: Först röjdes ringleder, oftast sent på natten och tidigt på morgonen när bara enstaka långtradare passerade. Efter ringlederna röjdes större gator, särskilt de som ledde fram till mansdominerade större arbetsplatser. Sist röjdes busshållplatser, gång- och cykelvägar.

Men det är svårare att ta sig fram till fots än med bil genom en decimeter snö. Därför beslutades att ploga gång- och cykelvägar före bilvägar. Förskolor fick nu prio 1 eftersom det är hit föräldrar ska först, innan de åker till jobbet. Större arbetsplatser fick prio 2, men nu omfattas också större kvinnodominerade arbetsplatser, som lasarettet och olika kommunala inrättningar. Gång- och cykelbanor till skolorna fick prio 3. Först när det här grundläggande nätet öppnats röjdes de större gatorna och bilvägarna (prio 4).

Det blev inte dyrare för kommunen att snöröja i den här ordningen. Däremot blev kommunen mer jämställd när det gäller fördelning av resurser. Det gjorde också staden mer tillgänglig för alla, särskilt för barn som inte har valet att kunna ta bilen och för äldre personer som ofta skadar sig som gångtrafikanter på grund av halka. (SKR, 2022).

Karlskoga var först men flera andra kommuner har också infört jämställd snöröjning. Det finns flera andra åtgärder som också ökar jämställdheten i transportsektorn och jag ska ge ett par exempel till. Men först en lite bakgrund till jämställdhetspolitiken och varför den är så viktig för transportsektorn.

### Box 1. Transportpolitiskt mål

“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.”  
(Regeringskansliet, 2023)

*Fakta: Karlskoga kommun har ca 27 0000 invånare och tillhör region Värmland.*

## Box 2. Operationalisering av jämställdhetspolitikens mål



### 1. En jämn fördelning av makt och inflytande

Jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts och genomförandeprocesser i transportplaneringen.



### 2. Ekonomisk jämställdhet

Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till arbete och försörjning för kvinnor och män.



### 3. Jämställd utbildning

Transportsystemet ska bidra till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män flickor och pojkar.

### 4. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hemoch omsorgsarbete

### 5. Jämställd hälsa

Transportsystemet ska bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män flickor och pojkar

### 6. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.

## Jämställdhetspolitiken i transportsektorn

Jämställdhetspolitiken har formats under 1900-talet och de största utvecklingarna skedde redan under 1970-talet inom flera sektorer men inte inom transportsektorn. Inte förrän i början på 2000-talet fick Sverige en transportpolicy som omfattade jämställdhet (Box 1). I början på 2000-talet började också forskningen mer systematiskt analysera hur transportpolitiken uppfyller kraven på jämställdhet, hur transporter används av kvinnor och män och hur olika transportmedel svarar mot kvinnors och mäns resbehov.

Vi visste redan tidigare att män kör mer bil och att det historiskt sett är män som har utformat transportsystemet. Forskning visar också att fler män än kvinnor orsakar allvarliga trafikolyckor. Planering och beslut inom transportsektorn har ofta formats av män och baserats på männens erfarenheter och behov. Till viss del ser det fortfarande ut så, men idag finns en större medvetenhet om skillnaderna mellan hur män och kvinnor använder transporter, att inte bara våra kroppar utan också resebehov ser olika ut och att de manliga perspektiven ofta dominerar i planeringen. När medvetenheten ökar kan det också börja hända saker (Halling, Faith-Ell & Levin, 2016; Levin et al 2020; 2021; Levin & Gil Solá, 2021; Lindqvist Scholten & Joelsson, 2019).

Som i exemplet med Karlskoga. Bakgrunden är att chefer inom de kommunala förvaltningarna för några år sedan samlades för en workshop på temat jämställdhet och jämlikhet. En de manliga cheferna inom trafikförvaltningen konstaterade då att snöröjning har väl inte med jämställdhet att göra, men så började han och hans kollegor att ifrågasätta rådande värderingar och kom fram till att snöröjning i allra högsta grad är jämställdhetspolitik.

Det finns sex jämställdhetspolitiska mål i Sverige och flera av de forskningsprojekt som genomförts i nära samarbete med transportplanerare i kommuner och regioner, har arbetat med att anpassa målen till och implementera dem i transportsektorn (Box 2).

Vi ser transportsystemet som möjliggörare för andra aktiviteter (att kunna nå olika platser som är viktiga i vardagen). Jämställdhet och jämlikhet i transportsektorn innebär att både kvinnor och män ska ha makt över sin mobilitet och över investeringar och underhåll i transportsystemet. Kvinnor och män ska ha samma möjlighet att kunna ta sig till utbildning och arbete som gör det möjligt att utvecklas, vara ekonomiskt självständiga och försörja sig livet ut. Kvinnor och män ska ha möjlighet att dela på hem- och omsorgsarbetet, att följa barn till skolor, förskolor och att göra inköpsresor på väg till och från arbetet (detta innebär ofta att behöva göra kedjeresor med hjälp av transportsystemet). Transportsystemet ska bidra till god hälsa och inte påverka kvinnors och mäns, flickors, och pojkars hälsa negativt, transportsystemet ska fungera för både kvinnors och mäns, flickors och pojkars väg till rekreation /fritidsaktiviteter. Ingen ska behöva känna oro/rädsla eller bli utsatt för hot eller våld i transportsystemet (på gång- och cykelvägar, i kollektivtrafiken, vid parkeringsplatsen, etcetera). Det är dock så att fler kvinnor än män känner oro för och upplever sexualiserat våld och trakasserier i alla typer av offentliga miljöer – och särskilt i de offentliga transportmiljöerna måste denna fråga uppmärksammas.

Det finns många fler exempel på hur kön och jämställdhet kan appliceras på transportsystemet (se t.ex. Christensen, Hvidt Brengaard & Levin, 2023; Lindqvist Scholten & Joelsson, 2019). Inom det EU-finansierade forskningsprojektet TinnGO anordnades workshoppar med kommuner och andra aktörer där metoderna utvecklades vidare (H2020 Grant No. 824249) (se t.ex. Hvidt Brengaard, Christensen, Levin & Henriksson, 2021; Levin et al, 2021). Jämställdhet och jämlikhet kom på så vis att lyftas fram på ett tydligare sätt. Nedan följer några exempel därifrån.

## Jämställdhetsbudget och JämGIS

Bodens kommun i norra Sverige upphandlade ett avtal om lokaltrafik med biogas för åren 2020–2030 och införde samtidigt ett rabatterat kort för ungdomars resande i kollektivtrafiken för 500 kr/år. I samband med ungdomssatsningen såg man en fin resandeutveckling och detta ledde till politisk satsning på mer kollektivtrafik. Nya riktlinjer för kollektivtrafik infördes och en fördjupad översiktsplan med tillhörande trafik- och parkeringsstrategi infördes med närhet till hållplats för olika områden. I samband med detta uppmärksammades barns- och ungas fritidsresor av Bodens ungdomsfullmäktige och det lades ett medborgarförslag om förbättrad trafik till ungdomars fritidsaktiviteter, vilket ledde till att flickors fritidsresor och rekreation blev mer uppmärksammade. Kommunen genomförde en jämställdhetsbudgetering och såg att 80% av resurserna gick till pojkars fritidsresor och bara 20% gick till flickorna. Detta resulterade i en ny busslinje, fler turer

till ridhuset och ett fritidsområde i utkanten av staden dit många flickor åker för att ta ridlektioner, ta hand om hästarna och umgås med varandra.

Jämställdhetsbudgetering kan beskrivas som jämställdhetsintegrering tillämpat på budgeteringen. Det innebär att resursfördelningen och dess konsekvenser analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv och att inkomster och utgifter vid behov justeras för att främja jämställdhet. Även Lycksele kommun är värt att nämna i det sammanhanget. Kommunen har tagit fram ett verktyg som heter JämGIS (Jämställdhetsmyndigheten, 2022). Alla idrotts- och fritidsföreningar fyller i aktivitetskort via internet. På korten skriver föreningarna upp könsfördelningen bland de som varit på träning eller andra sammankomster. Samtidigt har personalen på kommunens anläggningar, som simhall och ishall, börjat räkna sina besökare uppdelat på kön. Informationen kopplas ihop med JämGIS. Verktyget är också kopplat till kommunens ekonomisystem som hanterar fritidsenhetens budget, vilket gör att resursfördelning också kan läggas in i systemet.

**Fakta: Bodens kommun har ca 30 000 invånare och tillhör Region Norrbotten. Lycksele kommun har ca 13 000 invånare och tillhör i region Västerbotten.**

### Trafiksäkerhet och tillgänglighet med 8-80-metoden

Huddinge kommun arbetar sedan år 2020 med en metod som kallas 8–80 som innebär ett inkluderande arbetssätt för ökad jämställdhet och jämlikhet med fokus på kön och olika åldrar (Box 3). Kommunen väljer ut 1–2 områden per år för inventering av trafiksäkerhet och tillgänglighet vid barns och äldres målpunkter. Områdena väljs ut ifrån en prioriterings-ordning enligt den kommunala trafiksäkerhetsplanen. Insamling av underlag sker via workshoppar och enkäter med skolor och äldreboenden. Inventering sker avseende fysisk utformning, sikt, belysning, beläggning, lutning med mera enligt framtagna riktlinjer. Det finns mycket data och underlag sedan tidigare och arbetet med workshoppar och intervjuer kompletterar kommunens tekniska data. Resultatet är ett nytt arbetssätt och att de prioriterade åtgärderna genomförs. Ekonomiska medel har kopplats till detta arbete.

**Fakta: Huddinge kommun har ca 115 000 invånare, ligger söder om Stockholm city och tillhör Region Stockholm.**

### Box 3. "8-80-Cities" strategiska arbete

8–80-metoden betyder att om utemiljön är säker och tillgänglig för en 8-åring och 80-åring, så är den det för alla!

Ett internationellt nätverk 8-80 Cities erbjuder en samarbetsyta med metodverktyg för att genomföra datainsamling och analyser. Där kan kommunerna även publicera aktiviteter och dela erfarenheter med varandra (8-80 Cities, 2023).

### Förutsättningar för jämställdhetsarbete

Avslutningsvis vill jag dela med mig av några slutsatser när det gäller förutsättningarna för jämställdhetsarbetet:

- Det behöver finnas en uttalad vilja hos ledningen att arbeta med jämställdhetsintegrering.
- Organisationen måste vara öppen för att genomföra de förändringar som krävs enligt vad som framkommer av de studier och utvärderingar som genomförs.
- Organisationen och dess medlemmar behöver reflektera över sin egen praktik.
- Alla som arbetar med transportplaneringen måste ha en förståelse för att jämställdhet inte är ett projekt som genomförs vid ett visst tillfälle och att frågan därmed är avklarad.
- Jämställd planering är en del i en process, vilket betyder att man på samma sätt som för andra delar i planeringen, ständigt måste komplettera sina underlag med mer kunskap och förändra bilden i förhållande till den vardagsverklighet planeringen avser.
- Det finns inte en enda metod utan flera arbetssätt! Metoder och arbetssätt måste anpassas efter kontexten vilket exemplen i den här texten har visat. Involvera medborgare/användare som kunskapskälla!
- Aktiva åtgärder är viktigt! Det är en sak att visa hur det ser ut i praktiken och att påvisa ett problem, men det krävs också att något görs. Undersökning → analys → åtgärder. Utse ansvariga för varje åtgärd.

- Jämställdhetsarbetet måste följas upp. Därför är det viktigt att kunskaperna dokumenteras och återkopplas i det interna arbetet.

## Referenser

- Christensen, H.R., Hvidt Brengaard, M. & Levin, L. (2023). *Gender Smart Mobility: Concepts, Methods, and Practices*. London: Routledge.
- 8-80 Cities. (2023). Creating cities for all. Hämtad 2023.06.19 från: <https://www.880cities.org/>
- Halling, J., Faith-Ell, C. & Levin, L. (2016). *Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplaneringen*. Linköping/ Lund/Stockholm: K2. Hämtad 2023.06.19 från: [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/handbok\\_jamstalldhet\\_i\\_transportplaneringen\\_webb.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/handbok_jamstalldhet_i_transportplaneringen_webb.pdf)
- Hvidt Brengaard, M., Rømer Christensen, H., Levin, L., & Henriksen, M. (2021). *Report on GaDAPs in Gender Smart Mobility*. Report D4.8. TInnGO, European Commission. Hämtad 2023.06.19 från: <https://transportgenderobservatory.eu/>
- Jämställdhetsmyndigheten. (2022). Lycksele har koll på resursfördelningen. Hämtad 2023.06.19 från: <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/ska-du-jobba-med-jamstalldhet/lycksele-har-koll-pa-resursfordelningen/>
- Levin, L., Bridgman, J., Constantin, I., Hvidt Brengaard, M., Costa, M., & Lynce, A.R. (2020). *Methods and tools to measure gender issues based around intersectional analysis*. D6.2 TInnGO, EU. Hämtad 2023.06.19 från: <https://transportgenderobservatory.eu/>
- Levin, L. et al, (2021). *Report from the case studies – Gender and diversity impact assessment methods and tools*. Deliverable 6.3. TInnGO. European Horizon 2020 research and innovation programme. Hämtad 2023.06.19 från: <https://transportgenderobservatory.eu/>
- Levin, L., & Gil Solá, A. (2021). *Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. VTI, University of Gothenburg and K2. ISBN 978-91-986324-8-4 Hämtad 2023.06.19 från: [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/handbok\\_socialt\\_hallbar\\_transportplanering\\_0.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/handbok_socialt_hallbar_transportplanering_0.pdf)
- Lindqvist Scholten, C. & Joëlsson, T. (2019). *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks*. Palgrave MacMillan.
- Regeringskansliet. Mål för transportpolitiken. Hämtad 2023.06.19 från: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>
- SKR, Sveriges kommuner och regioner. (2022). Jämställd snöröjning. Hämtad 2023.06.19 från: <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/filmjamstalldsnorojning.4222.html>

## Smart Mobilities:

### A Gendered Perspective

**Tanu Priya Uteng**  
**Chief Research Officer,**  
**TØI Norge**

*Gendered Mobilities* is linked to the phenomenon of *gendering*, which is associated with the traditional role assigning and normalization of behavior, routines, and patterns to the different sexes, along with the differing preferences of men and women. While the Nordic countries are classic examples of equality between the sexes, examples highlighting differences between men and women on a variety of issues related to both structural conditions and preferences can be found in this region as well. Certain differences can be ascribed to the historical development of the societies, while others continue to persist due to differences in structural conditions, preferences and choices between men and women.

These conditions and preferences have often been ignored in development planning, since most often the different sectors of development operate separately and direct their policies in isolated silos – education, health, employment, social welfare, etc. However, the sector underpinning all the development agendas – namely energy and transport – has traditionally operated in strict engineering domains while the societal and gendered ramifications of under-delivery of these services have been not understood and have thus remained unaddressed. The issues of personal security and sexual harassment also remain a highly gendered topic, and do not affect the daily mobilities of men to the same extent as women. Even though women are relatively secure in the Nordic countries, the level of perceived physical safety varies.

Though car license-holding for women in the Global North has risen sharply in recent decades (Hjorthol, 2008), this development has not automatically led to an equal distribution of car-driving between men and women. Women are still, to a greater degree, car passengers than men are (Polk, 2003). Studies show that women have a strong preference for sustainable modes of transport as they both use more public transport and have higher walking frequency as compared to men. Given their propensity to use more public transport, to walk more, and their high incidences of trip-chaining, women use multi-modes rather than one mode alone (Heinen and Chatterjee, 2015). When women do opt to drive, it has been documented that they prefer smaller cars (Mokhtarian and Choo, 2004). Women travel shorter distances, and their trip duration is also limited as compared to men. This is evident in their commuting or work-related trip patterns but holds true for other trip purposes as well (Hjorthol, 2008; Scheiner et al., 2011). In comparison to men, long-distance commuting remains much more restricted for women (Scheiner et al., 2011). Given the unabated development of car-based societies, it is not surprising that



certain travel trends exhibit converging tendencies over time for the respective genders. As Scheiner (2018) comments, elements of license-holding, car availability, mode choice (car driving), trip distances, and trip duration seem to be converging over time. However, we need to analyze these tendencies in light of what Scheiner (2018) calls attention to – women perhaps are less habitual, more responsible, more sustainable, and more sociable (Matthies et al., 2002; Polk, 2003; Hjorthol, 2008). This effectively means that the converging and shifting of women’s sustainable travel behavior towards a car-based, unsustainable one could be in response to the structural conditions that has underpinned city planning in the past decades. This shift has some serious implications, both from the perspectives of climate change and the inclusivity agenda. However, research simultaneously indicates that this (unsustainable) shift can be steered towards a more sustainable direction through the creation of conditions conducive to walking, cycling, and public transport. But this needs a consistent focus.

For example, based on interactive map-based solution, the following map from Oslo highlights how preferences of cycling routes vary among men and women. A high density of female cyclists was recorded on roads passing through residential areas which were quieter and had low traffic volumes. For men, a higher volume was recorded on the cycle paths built along the main arterial network, ran parallel to road networks with high traffic volume but provided opportunities to cycle at higher speeds. These are important details to be taken further in future planning.

Figure 4: Varied route preferences by men and women, Oslo. Source: de Jong et. al. (2018)



### Smart cities – amplifying gender gaps?

*Smart cities* is the buzz word in the world of urban planning today. An emerging criticism of the smart cities approach is the gap between the technical/digital approach, inclusion, and quality-of-life approaches. Lauwers and Papa (2015) claim the shift from conventional mobility planning towards smart mobility is primarily applying new technology to existing infrastructures instead of creating better solutions. For example, buses are being retrofitted with tracking devices rather than public transport supply being increased and outcome measures such as access to work, education, etc. being checked. In this sense, smart mobility concerns itself primarily with innovative technological or consumer-centric solutions rather than adopting a social sustainability lens to the entire mobility agenda.

There is ample evidence from the Global North that smart solutions can be highly exclusive since they fail to connect to the mobility patterns and needs of the different groups. Shaheen et al. (2014) studied 23 bike-sharing programs in North America and found that the main obstacles identified for low-income groups were the need for smart devices, debit/credit cards, minimum bank balance, or deposit against vandalism or theft. A bigger issue than access to digital services or a smartphone is the lack of digital literacy – the knowledge, comfort, and confidence to use smartphones. Even in developed economies like the Nordics, disparities in digital literacy exist, especially regarding the current elderly population. These differences have a strong tendency to compound and reduce people’s access to smart solutions and services.

Data on the use of car sharing, for instance, shows a relatively small proportion of women users (refer Table 1). By contrast, ‘ride-sharing’/‘ride-hailing’ operators such as Lyft or Uber indicate a heavy usage by women (Dogtiev, 2017). This sits well with the knowledge we have on women’s mobility patterns – short trips, linking multiple trip purposes and destinations and escort trips, and accessing places not served by the traditional public transport routes or schedules.

In mapping the main motivations of female users of ride-hailing services, IFC and Accenture (2018: xii) underscore the issue of safety. Since the ride-hailing services store detailed information about the driver, are digitally connected and can be tracked in real-time, they diminish the chances of unsolicited behavior with female passengers onboard.

In a study based on a survey collecting gendered responses data on the adoption and use of emerging mobility options and technologies in the Greater Phoenix Metropolitan Area, Capasso da Silva et. al. (2019) found that women are less likely than men to adopt shared rides in autonomous vehicle (AV) ride-hailing services with unfamiliar passengers. The authors emphasize two pointers for the eventual deployment of shared AVs: (i) the need to develop safety protocols and targeted campaigns for enhancing women’s willingness to share AV rides, and (ii) special services such as female-only services might enhance automated mobility acceptance for women.

Similarly, analysis of approximately 7 million trips taken on Oslo’s shared bikes for the

Car-sharing provider and/or location	Share of male customers	Share of female customers	Source
cambio, Brussels (Belgium)	58%	42%	Taxistop, cambio, 2009
Several providers (Italy)	58%	4%	Italian Ministry of Environment, 2009
Three providers in London (UK)	69%	31%	Synovate, 2006
Mobility, Switzerland	53%	47%	Bundesamt für Energie (Swiss Federal Office of Energy 2006)
Two providers in Frankfurt (Germany)	63%	37%	TraffiQ, 2007
Ten providers in Germany	58%42%		Wuppertal Institute 2007

Source: Loose, 2010: 54, quoted in Lenz (2020)

Table 1: Gender split among private customers of various car-sharing providers in Europe around 2010

year 2017-2018, revealed a highly gendered narrative. We see a strong correlation between the zones with high concentration of female employment sectors and the dominant female biking routes. There seems to be a high usage of city bikes by women for commuting purposes. However, there existed a dissociation between the peripheral location of female-dominant employment sectors (for example, hospitals) and the heavy central concentration (which also coincides with male-dominated employment sectors) of the docking stations of Oslo's city bikes.

## Way forward

When we fuse the findings from women's daily trip patterns, the core idea of mobilities, and the current deployment and usage of smart mobility options, a clear pattern emerges: Smart mobilities, if interpreted purely in terms of providing solutions such as car-sharing, bike-sharing etc. without linking them with the inherent context of different users, will

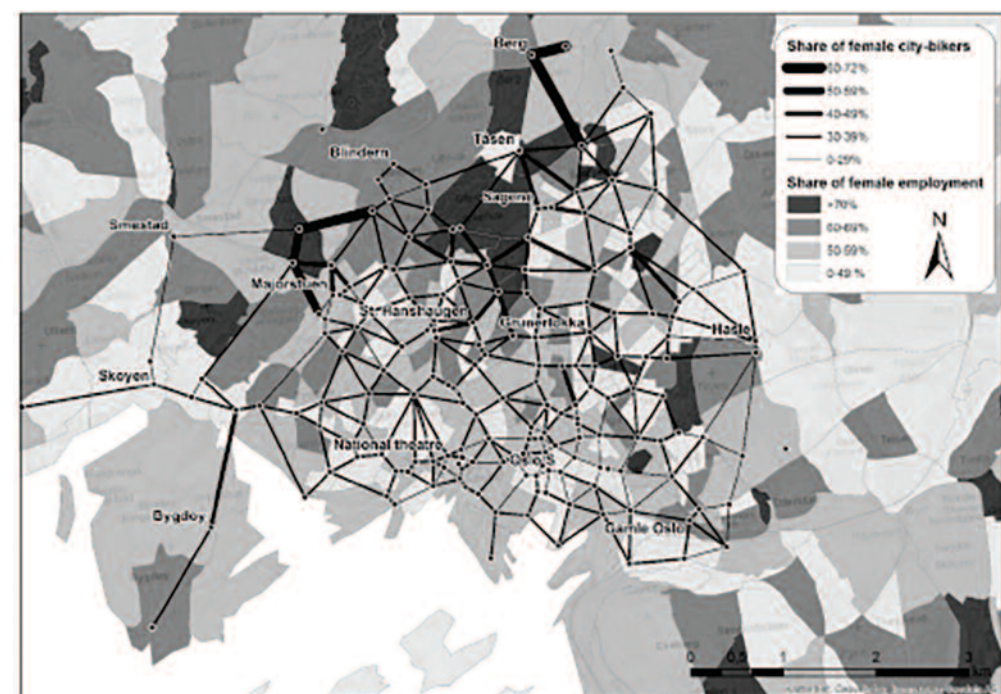


Figure 2: Popularity of routes vis-à-vis share of female employment in the different zones of Oslo. Source: Priya Uteng et al. (2020)

fail to be truly smart. Questions such as “Who are the potential users of a particular solution?” need to be addressed before launching a scheme.

Simultaneously, digital solutions provide ample opportunities to both collect data and undertake new kinds of data analyses. This section builds on the fact that rather than advocating simple data collection, it is imperative that **collected data in surveys is segregated at the level of gender, activities (land-use) and time-use**, which can essentially inform the transport planning authorities to take a more needs-oriented approach.

**Integrating data collection across sectors** holds potential for addressing the needs of women in a more robust and target-oriented fashion. Given such benchmarking, it will become easier to assess the specific kinds of alterations needed in the mobility systems to adapt towards gendered needs.

Further, there exists a need to **link the ‘soft’ or qualitative information to the ‘hard’ data** information. This can aid in developing a model that corresponds much more to ‘everyday transport functioning’ than the much-used, classical, techno-economical approach to transport model designing.

Before launching so-called smart cities/mobility projects, studies employing both tra-

ditional methods such as focus groups/questionnaire surveys/measuring actual behavioral response to different measures, and new methods such as mobile app-based data collection, should be undertaken to **understand the existing travel behavior and adaptive preferences of different groups.**

To make the transport systems gender-responsive, it would be useful to have a simple and overarching framework that underlines the **relevance of transport to women's employment as well as livelihoods, income security and domestic care work.** In other words, mobility is needed to facilitate women's access to markets, jobs and services (e.g. health centers, schools, childcare centers, shops, etc.). Additionally, the **transport sector itself can be a source of employment for women,** and more essentially, influencing the field of transport at large to be more mindful of women's needs and preferences. Traditionally, the transport sector remains heavily male-dominated in terms of employment and technical focus. Issues regarding **safety, affordability, accessibility, availability, acceptability, and accommodation** are vital and need to be taken into transport design and planning. We need to build transport systems that take these gender specificities into account.

## References

- Best H and Lanzendorf M (2005) Division of Labour and Gender Differences in Metropolitan Car Use. An Empirical Study in Cologne, Germany. *Journal of Transport Geography* 13(2): 109–121.
- Capasso da Silva, D., Khoeni, S. and Pendyala, R.M. (2019), The effect of attitudes on women's willingness to share autonomous vehicles, Paper presented at the *6th International Conference on Women's Issues in Transportation* (WiIT 2019), September 10–13, Irvine, California.
- de Jong, T., Fyhri, A. and Priya Uteng T. (2018) Gender gap - Perception of safety and cycling use, Workshop 2: Smart Mobilities - Walking and Biking, Nos-Sh workshop series, 21 April (Copenhagen, Denmark: University of Copenhagen).
- Dogtiev, Artyom (2017): Uber Revenue and Usage Statistics 2017. URL: <http://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/>
- Heinen, E., Chatterjee, K (2015) The same mode again? An exploration of mode choice variability in Great Britain using the national travel survey. *Transp. Res. Part A. Policy Pract.* 78, 266–282
- Hjortol, Randi (2008): Daily Mobility of Men and Women – a Barometer of Gender Equality? In: T.P. Uteng and T. Cresswell (eds.): *Gendered Mobilities*. Hants, Ashgate: 193–210.
- Lauwers D and Papa E (2015) Towards a smarter urban mobility. Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Antwerp, Belgium.
- Lenz, B. (2019) Smart mobility – for all? Gender issues in the context of new mobility concepts, in T. Priya Uteng, L. Levin, and H. Rømer Christensen, (Eds.) *Gendering Smart Mobilities* (Abingdon and New York: Routledge).
- Loose, Willi (2010): Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa. Endbericht D 2.4 Arbeitspaket 2; Bundesverband CarSharing e.V.; URL: [http://www.carsharing.info/images/stories/pdf\\_dateien/wp2\\_endbericht\\_deutsch\\_final\\_4.pdf](http://www.carsharing.info/images/stories/pdf_dateien/wp2_endbericht_deutsch_final_4.pdf), accessed 15/04/2019.
- Matthies E, Kuhn S and Klöckner CA (2002) Travel Mode Choice of Women. The Result of Limitation,

Ecological Norm or Weak Habit? *Environment and Behavior* 34(2): 163–177.

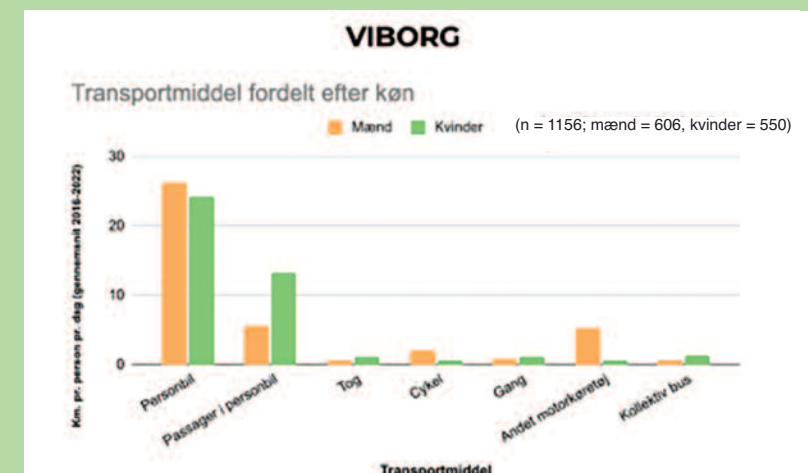
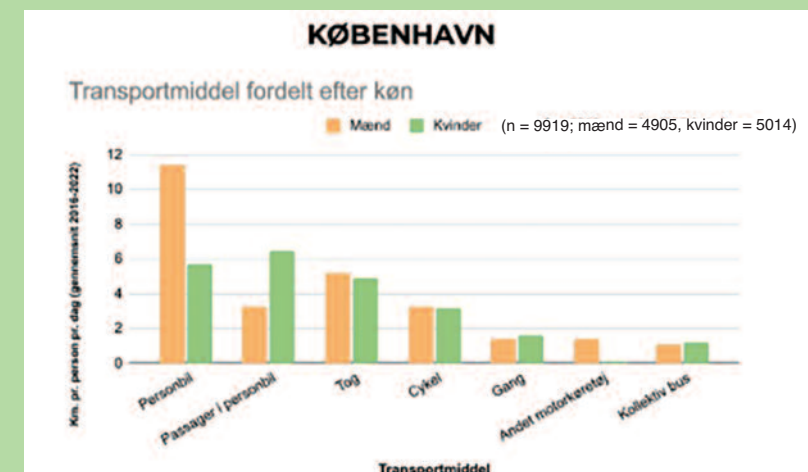
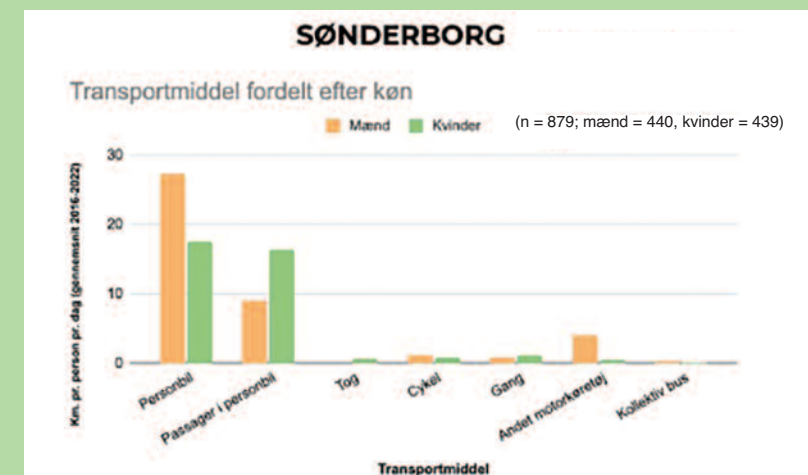
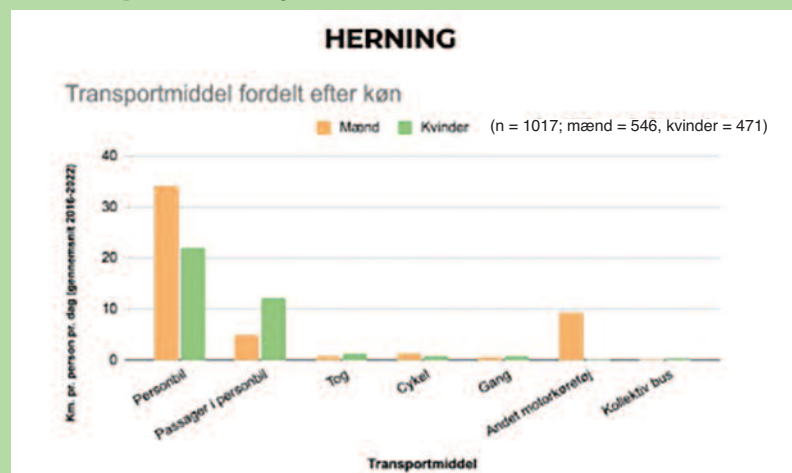
- Mokhtarian, P.L. and Choo, S. (2004) What type of vehicle do people drive? The role of attitude and lifestyle in influencing vehicle type choice, *Transportation Research Part A Policy and Practice* 38(3):201–222
- Polk M (2003) Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden? *Transportation Research Part D* 8: 75–95.
- Priya Uteng, T., Espegren, H.M., Throndsen T.S. and Bocker, L. (2020) The Gendered Dimension of Multi-Modality: Exploring the Bike Sharing Scheme of Oslo, in T. Priya Uteng, H. Rømer Christensen and L. Levin (Eds.) *Gendering Smart Mobilities* (Abingdon and New York: Routledge).
- Scheiner J, Sicks K and Holz-Rau C (2011) Gendered activity spaces: trends over three decades in Germany. *Erdkunde* 65(4): 371–387.
- Scheiner J (2013) Gender roles between traditionalism and change: Time use for out-of-home activities and trips in Germany, 1994–2008. In: Gerike R, Hülsmann F and Roller K (eds) *Strategies for Sustainable Mobilities: Opportunities and Challenges*. Farnham: Ashgate, pp. 79–102.
- Scheiner (2018) Gender, travel and the life course. Thoughts about recent research, Workshop 3: *Smart Mobilities, Planning and policy processes—Gender and diversity mainstreaming* 17–18 September (Stockholm, Sweden: VTI).
- Shaheen SA, Martin EW, Chan ND, et al. (2014) *Public Bikesharing in North America During a Period of Rapid Expansion: Understanding Business Models, Industry Trends and User Impacts*. San Jose, CA: Mineta Transportation Institute.

# Tallenes tale

## Transportarbejde i 10 kommuner

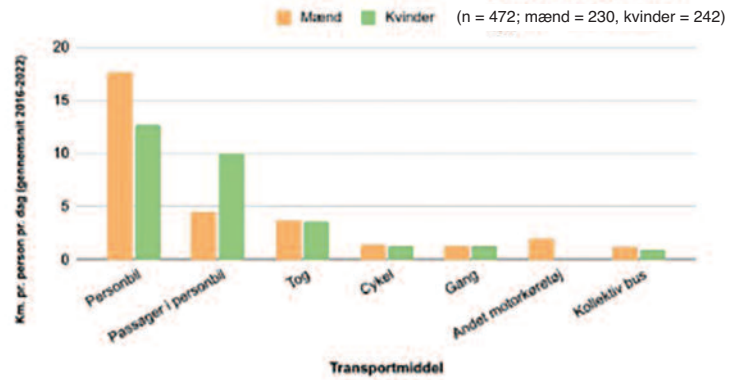
Tabellerne viser dataudtræk fra Transportvaneundersøgelsen DTU. Her opgøres transportarbejde opdelt på transportmiddelgrupper opdelt efter mand/kvinde. Tabellerne viser gennemsnitlige antal km. pr. person pr. dag i 10 forskellige kommuner i perioden 2016-2022. Under hver tabel angives antallet af observationer (n), samt kønsfordelingen. Transportmiddelgruppe 'personbil' og 'andet motorkøretøj' viser, at vedkommende er fører af dette motorkøretøj. Personbil er klart det mest brugte transportmiddel på tværs af alle kommuner, med de højeste gennemsnitlige km. pr. person pr. dag. Dette er også det transportmiddel, hvor mænd fører i alle kommuner. I Herning kører mænd i gennemsnit kører 12,1 km mere per dag end kvinderne. I alle kommuner er det kvinder, som har højeste antal km. som passager i personbil. Kvinder har også et højere kilometerantal pr. person pr. dag i transportgruppen 'Tog' i alle kommuner – med Fredensborg kommune som undtagelse. Kommuner med høje gennemsnitlige antal kilometer i tog er ikke overraskende i kommunerne i og omkring hovedstaden på Sjælland. Cykling udgør en beskedent del af det daglige transportarbejde for begge køn, København undtaget.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen DTU.



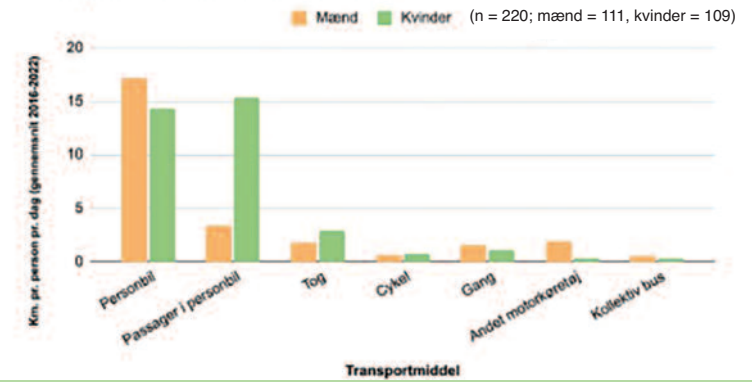
### FURESØ

Transportmiddel fordelt efter køn



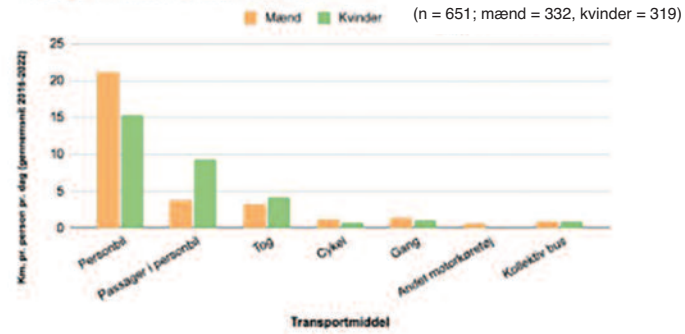
### ISHØJ

Transportmiddel fordelt efter køn



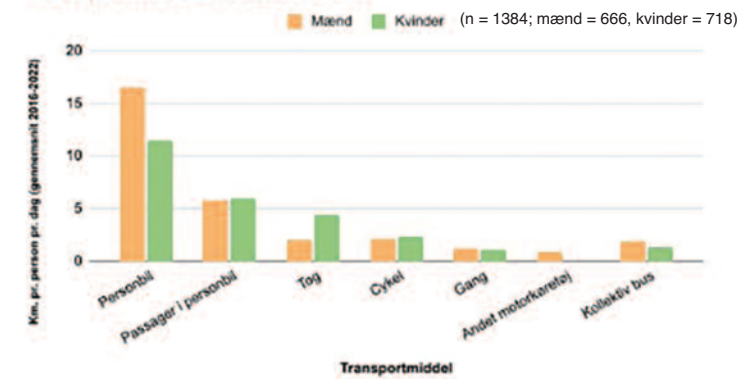
### RUDERSDAL

Transportmiddel fordelt efter køn



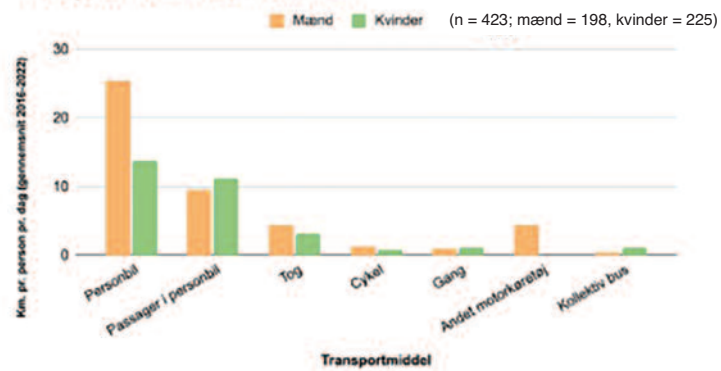
### GLADSAXE

Transportmiddel fordelt efter køn



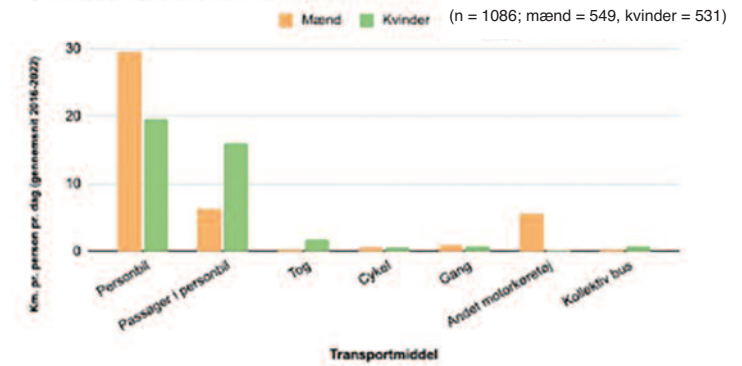
### FREDENSBORG

Transportmiddel fordelt efter køn



### KOLDING

Transportmiddel fordelt efter køn



## Litteratur

- Christensen, Hilda Rømer, Michala Hvidt Breengaard & Lena Levin (2023): *Gender Smart Mobility. Concepts, Methods, Practices*. Routledge.
- Breengaard, Michala Hvidt, Malin Henriksson & Anna Wallsten (2021). Smart and Inclusive Bicycling? Non-users' Experience of Bike-Sharing Schemes in Scandinavia. In Krömker H. (eds) *HCI in Mobility, Transport, and Automotive Systems. HCII 2021. Lecture Notes in Computer Science, vol 12791*. Springer, Cham.
- Crenshaw, Kimberlé (1989). Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics. *University of Chicago Legal Forum*. 1989(1), Article 8.
- Christensen, Hilda Rømer (2021): Smart is (not) always Digital! Expanding the Concept of Assistive Technology: The Roller as an Age-Based, Gendered and Social Innovation. *HCI in Mobility, Transport, and Automotive Systems: Third International Conference, MobiTAS 2021. Proceedings*, p. 487-499.
- Christensen, Hilda Rømer (2021): Rollatoren står som et symbol på forfald, men bør hyldes som en innovativ landvinding. *Kronik, Information* 31.8.2021.
- Christensen, Hilda Rømer & Michala Hvidt Breengaard (2021): Towards a climate friendly turn? Gender, culture and performativity in Danish transport policy, in: Magnúsdóttir & Kronsell (eds): *Gender, intersectionality and climate institutions in industrialized states*. Routledge.
- Christensen, Hilda Rømer, Helle Poulsen, Helene Hjorth Oldrup & Michala Hvidt Breengaard (2007): *TRANSGEN Gender Mainstreaming European Transport Research and Policy. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. EU FP6.
- Henriksson, Malin & Michala Hvidt Breengaard (2022): For whom does the transport system care? The vulnerability of cycling in cities made for cars, in *Urban Matters Journal Issue: Just mobility, transport and urban infrastructures*. December 2022.
- Hermansen, Amalie Dahlerup (2019): Køns betydning for politisk repræsentation i danske kommuner. *Speciale ved Institut for Statskundskab. Aarhus Universitet 2019*.
- International Labour Organization (2019). Employment Distribution by Economic Activity (by sex) – ILO modelled estimates, Nov. 2019 – Annual. *ILOSTAT Database*.
- EIGE gender mainstreaming tools and methods. European Institute for Gender Equality. <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/tools-methods>
- ITF women bus drivers and conductors research (2010-2012). Women bus workers driving to equality: a best practice guide for road transport unions. [https://itfviolencefree workplaces4women.files.wordpress.com/2016/06/women\\_bus\\_workers\\_2013\\_eng.pdf](https://itfviolencefree workplaces4women.files.wordpress.com/2016/06/women_bus_workers_2013_eng.pdf)
- Gendered Innovation in Science, Health, and Medicine, Engineering, and Environment. European Union, 2011, 2020. Stanford University, 2011. <http://genderedinnovations.stanford.edu/index.html>
- Gendering Smart Mobilities in the Nordic Region. Koordinationen for Kønsforskning, Københavns Universitet. [https://koensforskning.soc.ku.dk/english/projects/gendering\\_smart\\_mobilities/](https://koensforskning.soc.ku.dk/english/projects/gendering_smart_mobilities/)
- Grøn transport - teknologi og diversitet. VEU-forløb. Koordinationen for Kønsforskning, Københavns Universitet. <https://koensforskning.soc.ku.dk/projekter/groen-transport/>
- TInnGO, EU-projekt (2019 – 2021). Europæisk projekt med 17 partnere. Se projektets hjemmesider med projektbeskrivelser, træningsmoduler og links. <https://transportgenderobservatory.eu/>  
<https://www.tinngo.eu/>
- Transport for London Pay gap reports action plan 2021-2025. <https://content.tfl.gov.uk/tfl-pay-gap-action-plan-2021-25.pdf>
- Transport for London on Diversity and inclusion. <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/corporate-and-social-responsibility/equality-and-inclusion>
- Transport for London Gender Pay Gap Report 2022. <https://content.tfl.gov.uk/transport-for-london-gender-pay-gap-report-2022.pdf>
- Taskforcen for Flere Kvinder i Førersædet 2020. Gode råd og konkrete værktøjer til kvinderekuttering i godstransportbranchen. Job i Transport. <https://api.jobtransport.dk/app/uploads/2020/11/V%C3%A6rkt%C3%B8j-til-kvinderekuttering.pdf>

2 sider med 10 tabeller