

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Dnr: LI2025/01587

Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Vi i Nätverket Jämställdhet i transportsektorn samlar Sveriges främsta forskare, konsulter och praktiker inom jämställd transportplanering. Nätverket har sedan 2002 drivit jämställdhetsfrågor inom transport, mobilitet och samhällsplanering. Vi är en ideell organisation som verkar för jämställdhetsmålet i transportpolitiska målen: *Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov*. Detta gör vi genom att främja utbyte av kunskap och erfarenheter i branschen.

Nätverket Jämställdhet i transportsektorn inkommer härmed med yttrande angående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Vi framhåller att även denna nationella plan saknar ett systematiskt jämställdhetsperspektiv, detta trots att jämställdhet har varit en del av de transportpolitiska målen sedan 2001.

Nätverket har med hjälp av experter från konsultföretaget Trivector låtit analysera hur jämställdhet hanteras i inriktningsunderlag, underlagsrapporter och förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (PM från denna analys finns som bilaga). Vår analys av detta underlag konstaterar följande:

➔ Jämställdheten är generellt osynlig i nationell plan. Både regeringens uppdrag till Trafikverket och Trafikverkets egna underlag nämner knappt kvinnor, män, kön eller genus explicit. Detta trots att jämställdhet är en del av det transportpolitiska funktionsmålet.

➔ Centrala perspektiv för jämställdhet saknas. Barn- och ungdomsperspektivet saknar könsdimension och frågor som rör resmöjligheter och mobilitet kopplat till utbildning, fritid och kultur för flickor och pojkar berörs inte. Vardagliga och komplexa resor som är centrala för att möjliggöra jämställda liv för kvinnor och män, såsom omsorgsresor, kedjeresor och ett "hela resan"-perspektiv, ligger inte till grund för beslut. Det trots att resorna är centrala för många människors mobilitet och tillgänglighet. Hälsa och trygghet behandlas könsneutralt liksom våld, otrygghet och brist på upplevd trafiktrygghet.

➔ Analyser av skillnader i resvanor, transportefterfrågan och attityder för kvinnor används inte systematiskt för att välja eller motivera åtgärder. Underlagen saknar analys av könsskillnader och jämställdhetsaspekter kopplas inte till prioriteringar i planen. Generellt saknar Trafikverket metoder för att inkludera jämställdhetsperspektiv i arbetet med nationell plan.

➔ Samhällsekonomisk analys styr prioriteringar av investeringar och premierar restidvinster för arbetspendling och tjänsteresor, vilket ofta innebär att långväga resor med bil får högre värdering än korta resor och omsorgsresor. Prognosmodellerna tar inte i tillräcklig utsträckning hänsyn till skillnader i attityder, preferenser, transportefterfrågan och behov mellan kvinnor och män.

➔ Stora investeringar riktas mot kapacitetshöjningar, hastighetsökningar och regionförstoring, som forskning visar främst gynnar män som i högre utsträckning använder bil och pendlar långa sträckor oavsett färdmedel. Samtidigt riskerar dessa satsningar att förstärka ekonomiska skillnader mellan kvinnor och män.

➔ Den åtgärdskategori med störst potential att gynna jämställdhet är trimnings- och miljöåtgärder för gång, cykel, kollektivtrafik och tryggare stadsmiljöer, men får samtidigt liten tilldelning av medel i relation till planens totala omfattning. Även stadsmiljöavtalen bedöms ha stor potential att bidra till jämställdhet, men håller på att fasas ut istället för att utvecklas till att kunna styra ännu mer i riktning mot ett hållbart transportsystem. Detta är beklagligt ur jämställdhetsperspektiv.

Sammantaget riskerar planen att främst stärka mäns mobilitet medan kvinnors resande och attityder kopplade till mobilitet ges begränsat utrymme. Det är tydligt att jämställdhet haft liten inverkan i underlaget och för prioriteringarna i planen. Vi konstaterar att jämställdhetsperspektivet i hög grad osynliggörs i såväl analys som prioriteringar. Fördelningsanalysen för investeringsobjekten har gjorts i efterhand, det vill säga har ringa inverkan på planen. Det finns behov av tydligare uppdrag från regeringen såväl som metodutveckling hos Trafikverket.

Detta remissvar har beslutats av styrelsen för Nätverket Jämställdhet i transportsektorn. En PM från konsultföretaget Trivector, författat av Julia Nyberg, Christian Dymén och Lena Smidfelt Rosqvist, har utgjort underlag för nätverkets yttrande. Fullständigt PM biläggs vårt yttrande.

För Nätverket Jämställdhet i transportsektorn,

Hanna Wennberg
Ordförande

BILAGA – fullständigt PM:

Jämställdhetsperspektiv i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sammanfattning

I denna PM analyseras hur jämställdhet beaktas i inriktningsunderlag, underlagsrapporter och förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Analysen visar att trots att jämställdhet är en del av de transportpolitiska målen saknar planen ett systematiskt jämställdhetsperspektiv.

Varken regeringens uppdrag eller Trafikverkets underlag nämner sällan nämner kvinnor, män, kön eller genus explicit. Trots att det är en del av funktionsmålet. Analyser av skillnader i resvanor, transportefterfrågan och attityder används inte systematiskt för att välja eller motivera åtgärder. Underlagen saknar analyser av ovan nämnda skillnader, och jämställdhetsaspekter kopplas inte till prioriteringar i planen. Stora investeringar riktas mot kapacitetshöjningar, hastighetsökningar och regionförstoring, något som forskning visar främst gynnar män som i högre utsträckning använder bil och pendlar långa sträckor oavsett färdmedel. Samtidigt riskerar dessa satsningar att förstärka ekonomiska skillnader mellan kvinnor och män.

Centrala perspektiv för jämställdhet saknas. Barn- och ungdomsperspektivet saknar i stort en könsdimension, och frågor som rör resmöjligheter och mobilitet kopplat till utbildning, fritid och kultur för flickor och pojkar berörs inte. Vardagliga och komplexa resor som är centrala för att möjliggöra kvinnor och män att leva jämställda liv, såsom omsorgsresor, kedjeresor och ett "hela resan"-perspektiv, ligger inte till grund för beslut. Det trots att resorna är centrala för många människors mobilitet och tillgänglighet. Hälsa och trygghet behandlas könsneutralt likväl som våld, otrygghet i kollektivtrafiken och brist på upplevd trafiktrygghet i stadsrum.

Den samhällsekonomiska analys som styr prioritering av investeringar premierar restidsvinster för arbetspendling och tjänsteresor, vilket ofta innebär att långväga resor i bil värderas högre än korta resor och omsorgsresor. Prognosmodellerna tar inte i önskat utsträckning hänsyn till skillnader i attityder, preferenser, efterfrågan och behov mellan könen.

Den åtgärdskategori som har störst potential att gynna jämställdhet – trimnings- och miljöåtgärder för gång, cykel, kollektivtrafik och tryggare stadsmiljöer – är liten i relation till planens totala omfattning. Stadsmiljöavtalen är en annan åtgärd som bedöms ha stor potential att bidra till jämställdhet. Avtalen håller dock på att fasas ut. Sammantaget riskerar planen att främst stärka mäns mobilitet medan kvinnors resmönster och attityder ges begränsat utrymme, vilket innebär att jämställdhetsperspektivet i hög grad osynliggörs i såväl analys som prioriteringar.

Sammanfattningsvis är det tydligt i planen att jämställdhet haft en liten inverkan i underlaget och prioriteringarna i planen. Dessutom framkommer att fördelningsanalysen för investeringsobjekten gjorts i efterhand, vilket gör att resultaten från fördelningsanalysen haft liten, eller ingen inverkan på planen.

Inledning

Denna PM analyserar hur jämställdhet hanteras i inriktningsunderlag, underlagsrapporter och förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Det utgör underlag för Nätverket Jämställdhet i transportsektorns remissvar för nationell plan. PM:et har författats av Julia Nyberg och Christian Dymén och Lena Smidfelt Rosqvist på Trivector Traffic AB.

Till grund för analysen ligger regeringsuppdragen att ta fram inriktningsunderlag respektive nationell plan samt förslaget till nationell plan (lång och kort version). Granskning har även gjorts av miljöbedömningen för nationell plan, underlagsrapporter exempelvis för trimnings- och miljöåtgärder, vidmakthållande väg, vidmakthållande järnväg. Genomgång av underlagsrapporterna har gjorts översiktligt och med hjälp av AI-verktyg.

Till grund för bedömningen har frågor tagits fram avseende följande fem områden:

1. Jämställdhet i regeringens uppdrag och inriktningsunderlaget för nationell plan
2. Jämställdhet i förslaget till nationell plan
3. Åtgärder i nationell plan
4. Motivering av åtgärderna
5. Jämställdhet i genomförandeprocessen för nationell plan

Bedömningsfrågorna är framtagna med grund i forskning om jämställdhet, mobilitet och transporter (se exempelvis Levin och Faith-El, 2021, Nyberg och Dymén, med flera (2023) och bidrar med ett systematiskt arbetssätt analysera hur nationell plan bidrar till jämställdhet, se bedömningsfrågor i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Bedömningsstöd för inkludering av jämställdhetsperspektiv i planer för transportområdet.

Bedömningsområde	Bedömningsfrågor
Jämställdhet i regeringens uppdrag och inriktningsunderlaget för nationell plan	Finns jämställdhetsaspekter med i uppdraget? Nämns kvinnor, män, flickor, pojkar, (o)jämställdhet?
Jämställdhet i förslaget till nationell plan	Finns jämställdhetsaspekter med i uppdraget? Nämns kvinnor, män, flickor, pojkar, (o)jämställdhet?
Åtgärder i nationell plan	Vilka åtgärdsgrupper finns och hur bidrar de till jämställdhet? • Bidrar åtgärdsgrupperna till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor? • Bidrar åtgärdsgrupperna till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män, flickor och pojkar? • Bidrar åtgärdsgrupperna till att skapa förutsättningar för jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete? • Bidrar åtgärdsgrupperna till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor, män, flickor och pojkar? • Bidrar åtgärdsgrupperna till att undanröja risker, rädsla och negativa konsekvenser till följd av könsrelaterat våld/brott i samband med resor?
Motivering av åtgärder	Hur motiveras åtgärdsvalen? Görs motiveringar utifrån mäns och kvinnors värderingar, attityder, resvanor, förutsättningar och erfarenheter i transportsystemet. Om det finns mål för jämställdhet, används det som grund för åtgärdsval?
Jämställdhet i genomförandeprocessen för nationell plan	Finns en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocessen för framtagandet av planen? Väger kvinnors och mäns transportvanor, attityder och värderingar lika tungt i planeringen? Hur har genomförandet sett ut? Hur har arbetsgrupperna sett ut? Vilka kompetenser har bjudits in och vilka har saknats? Vilka metoder har använts? Hur väl fångar metoderna jämställdhetsperspektivet?

Jämställdhet och transporter i korthet

Jämställdhet innebär att kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter, i alla områden i livet. Det innebär *inte* att kvinnor och män ska göra lika, utan att de ska ha lika möjligheter att påverka hur samhället utvecklas och lika möjligheter att utforma sina egna liv. För transportsektorn innebär det att män och kvinnor ska ha samma möjlighet att välja de resalternativ som passar deras förutsättningar, attityder, preferenser och prioriteringar.

Jämställdhet är en högst relevant fråga inom planering av transportsystemet, inte minst eftersom transportplanering utgör en grund för människors tillgång till service, sociala kontakter, arbete och utbildning. Traditionellt sett har transportplaneringen varit en ekonomisk, rationell praktik påverkad av maskulina normer som fokuserat på att förflytta människor och gods från en punkt till en annan, så effektivt som möjligt avseende tid och kostnader. Ur många avseenden är finns mycket positivt med att planera på detta sätt. Men forskning visar att exempelvis kvinnors vardagsresande och andra gruppers behov har förbisetts, (Levy, 2013, Joelsson och Lindkvist Scholten, 2019) vilket kan påverka förutsättningarna för vilka vi lever våra liv.

För att jämställdhet ska kunna genomsyra hela planeringsprocessen är det viktigt att jämställdhet formuleras och integreras i ett tidigt skede. Det innebär att jämställdhet inte ska ses som ett sidoprojekt (Gil Solá, 2014). Således är det centralt att jämställdhet kommer med i nationell plan, för att inte riskera låsa planering i senare skeden. Tidigare nationella planer har alla bidragit till det transportsystem vi har idag. Varken nu föreslagna eller tidigare planer har kunnat visa måluppfyllnad för vare sig hållbar utveckling eller jämställdhet som tillsammans med samhällsekonomisk effektivitet är delar i det övergripande transportpolitiska målet.

Jämställdhet har sedan 2001 varit del av de transportpolitiska målen, men trots det är varken transportplaneringen eller transportsystemet ännu jämställt. Att transportplaneringen inte är jämställd innebär att kvinnor och män getts olikvärdiga förutsättningar att delta i samhället. Både genom att deras olika erfarenheter, förutsättningar, preferenser och attityder inte getts samma vikt och dels genom att transportsystemet inte ger kvinnor och män samma transportmässiga förutsättningar på grund av de olika roller och ekonomiska förutsättningar de har.

Jämställdhet i transportsystemet och transportplaneringen uppnås när:

- 1) Kvinnors resvanor och beteenden väger lika tungt i planeringen som mäns,
- 2) Kvinnors inställning till utformning av transportsystemet tillmäts lika stor vikt som mäns inställning och
- 3) Kvinnors förutsättningar och attityder och preferenser inkluderas i hela beslutsprocessen – från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av planer.

Det finns variationer i resvanor inom och mellan gruppen män och kvinnor. Forskning visar dock att skillnader i resvanor mellan män och kvinnor kvarstår när faktorer såsom arbete, inkomst och utbildningsnivå bortses från (se bland annat Indebetou, 2010; Kronsell med flera 2016; Lång och Börjesson, 2025). Det gör att vi kan säga att det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster. Män reser mer med bil och reser fler kilometer än kvinnor (oavsett ärende). Kvinnor använder i större utsträckning olika färdmedel för sina resor och resor oftare och kortare med kollektivtrafiken än män som tenderar att göra färre men längre resor.

Det finns även systematiska skillnader i gruppernas attityd och inställning till olika åtgärder i transportsystemet. Kvinnor är mer positivt inställda till satsningar på kollektivtrafik, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och inte minst att begränsa hastigheter (Wennberg och Reitan, 2025). Kvinnor är också mer positivt inställda till att genomföra insatser som minskar transporternas klimatpåverkan, än vad män är. För just klimatrelaterade åtgärder går det att se en större skillnad i attityd mellan kvinnor och män inom transporter än andra klimatrelaterade frågor (se exempelvis Smidfelt Rosqvist med flera, 2024 och Kronsell med flera, 2023).

Trafiksäkerhet kopplar an till jämställdhet på fler sätt. Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet och har genom Nollvisionen genomfört åtgärder som bidragit till att kraftigt minska antalet omkomna i vägtrafiken. Däremot har trafiksäkerhetsarbetet hittills varit relativt könsblint i sina analyser och prioriteringar. Enligt forskning är kvinnor inte bara överrepresenterade i fallolyckor bland gående, utan också som den påkörda parten i kollisionsoolyckor mellan fotgängare och personbil (Wennberg med flera, 2019). Från otaliga studier är det dessutom känt att kvinnor uppvisar mer trafiksäkra beteenden (Wennberg och Reitan, 2025).

Prioriteringar av åtgärder utifrån kvinnors trafiksäkerhetssituation och attityder är en del i att arbeta för ett jämställt transportsystem. En betydande del av antalet allvarligt skadade personer i vägtrafiken utgörs av gående och cyklister. Med ett tydligare jämställdhetsperspektiv i trafiksäkerhetsarbetet förflyttas fokus till gående och cyklisters trafiksäkerhet och trygghet och till kvinnliga

mobilitetsnormer. Det är att betrakta som en förutsättning för att främja dessa färd sätt och en del i att jämställdhetsanpassa transportsystemet.

Förutsatt att män och kvinnor ska ha samma möjlighet att välja de resalternativ som passar deras förutsättningar, attityder, inställningar och prioriteringar för att uppnå jämställdhet i transportsystemet, innebär det också att olika transportalternativ behöver ha en ungefär lika relativ attraktivitet. Om den relativa attraktiviteten är för ojämn innebär det att resvalet inte kan göras baserat på förutsättningar, attityder och prioriteringar. Fler resalternativ behöver säkerställas och valfriheten behöver öka, så att människor inte hänvisas till ett enda alternativ för att säkerställa en god tillgänglighet.

Eftersom transportsystemet är en förutsättning för hur vi kan leva våra liv har det också betydelse för ekonomisk jämställdhet, som är en del av de jämställdhetspolitiska delmålen. Transportsystemet kan bidra till att utjämna fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet genom att vara medlet för tillgången till arbete, studier, service och aktiviteter i samhället. Kvinnors och mäns efterfrågan på transporter måste tidigt i planeringen på olika nivåer, även i nationell plan, beaktas för att säkerställa jämställd tillgång. Utgångspunkten måste vara kunskap och forskning på området.

Analys av jämställdhet i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Jämställdhet i regeringens uppdrag och inriktningsunderlag för nationell plan

För att jämställdhet ska kunna genomsyra hela planeringsprocessen är det viktigt att jämställdhet formuleras och integreras i ett tidigt skede. När det gäller framtagandet av nationell plan är regeringsuppdraget för framtagande av planen centralt (Regeringsbeslut LI2025/00640).

Begrepp som jämställ(d-t-het), genus, kön, kvinn(a-or), man eller män saknas i direkt mening i uppdraget från regeringen. Indirekt förekommer ordet jämställdhet, kvinnor och män genom att de transportpolitiska målen utgör en utgångspunkt för framtagandet av den nationella planen.

Funktionsmålet är en del av de transportpolitiska målen och lyder:

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

Regeringens utgångspunkt är ”att hela Sverige ska fungera och att möjligheten att skapa ett gott liv, driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var man bor” (Regeringsbeslut LI2025/00640). Ur ett jämställdhetsperspektiv kan detta ses som viktiga aspekter där fokus läggs på vardagslivet och de förutsättningar som transportinfrastrukturen skapar för ändamålet. Särskilt lyfts att regeringen vill underlätta för arbetspendling, godstrafik och Sveriges konkurrenskraft, regional utveckling, landsbygdsutveckling och stärkta förutsättningar för näringslivet. Inget fokus läggs på andra resor som får människors liv att gå runt, såsom omsorgsresor, fritidsresor och resor för obetalt hem- och hushållsarbete. Således missas viktiga aspekter för jämställdhet. Trafikverket ska enligt uppdraget redovisa effekter i förhållande till de transportpolitiska målen, där jämställdhet är en del av funktionsmålet.

Jämställdhet i underlagsrapporter

Förutom regeringsuppdraget att ta fram en nationell plan finns andra centrala dokument kallade underlagsrapporter. Underlagsrapporterna med olika teman ligger till grund för planen och utgör viktiga utgångspunkter för planens antagande och framtagande. I underlagsrapporten *Förväntad utveckling av transporter* (Trafikverket Publikation 2025:119) beskrivs ett nuläge samt trender som kommer att påverka persontransporter såväl som godstransporter. Här beskrivs nyttofördelningar av tillgänglighetsförbättringar mellan kvinnor och män. Exakt hur nyttofördelningsanalyser utifrån kön påverkar utfallet i planen är svårt att bedöma. Fördelningseffekter fördelade på kvinnor och män beskrivs också i den samlade effektbedömningen, som tagits fram efter förslaget till nationell plan presenterades. I övriga underlagsdokument saknas generellt ett jämställdhetsperspektiv.

Jämställdhet i förslaget till nationell plan

Jämställdhet uttrycks inte explicit i nationell plan. Precis som i regeringsuppdragen saknas i planen begrepp med bäring på jämställdhet. Däremot förekommer begrepp med bäring på jämställdhet i indirekt mening genom de transportpolitiska målen. De transportpolitiska målen utgör en viktig grund för planen, genom att syftet med den nationella planen för transportinfrastruktur är att bidra till att de

transportpolitiska målen nås. Med andra ord ska planen även bidra till att funktionsmålet nås, vilket innebär att transportsystemet ska vara jämställt.

Åtgärder i nationell plan och motivering av åtgärderna

Planen satsar på ett brett paket av åtgärder som tillsammans ska vidmakthålla, modernisera och utveckla den statliga transportinfrastrukturen. Det handlar om vidmakthållande av vägar och järnvägar som omfattar att återta eftersatt underhåll samt förebyggande underhåll och åtgärder kopplade till miljö och klimat.

Namnliga investeringar görs på järnväg, väg och sjöfart. Investeringar på järnväg handlar exempelvis om nya banor och kapacitetshöjningar, åtgärder som ska höja robustheten och åtgärder för industrisatsningar samt införande av ett nytt signalsystem. På väg föreslås åtgärder för framkomlighet och trafiksäkerhet. För sjöfart handlar det om slussar och farledsåtgärder.

I planen finns även trimnings- och miljöåtgärder. Åtgärderna handlar om att förbättra tillgänglighet, kapacitet och kvalitet. Det uppnås bland annat genom förbättringar i kollektivtrafik (stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter), förbättrade förutsättningar att välja cykel och öka trafiksäkerheten i vägtrafiken. Det handlar också om att göra järnvägssystemet mer robust och att bidra till trafiksäkerhet i såväl väg som järnvägssystemet.

Kvinnors och mäns attityder och inställning ska tillmätas samma vikt

Att kvinnors och mäns attityder ska tillmätas samma vikt är en central jämställdhetsfråga då vi genom forskning och studier vet att det finns generella skillnader mellan gruppernas attityd och inställning. Exempelvis så ser kvinnor mer positivt på åtgärder som främjar trygghet, trafiksäkerhet, miljö och klimat, omsorg om andra, att kunna använda restiden för aktivitet och återhämtning i högre utsträckning än vad män gör. Män i sin tur är mindre benägna att ändra sitt beteende till färre bilresor och öka sitt kollektivtrafikresande. Män är mer benägna att testa nya delade mobilitetstjänster, vilket går att se som att de har en mer positiv inställning till dessa lösningar (se exempelvis Betina, Weinreich, Romani med flera, 2021 och Winslott Hiselius med fler, 2019).

Generellt kan sägas att planen och dess underlag lyfter kortare restider, ökad kapacitet, stärkt arbetspendling och näringslivets konkurrenskraft som motivering för investeringar. Detta syns tydligt i exempelvis sammanfattningen. Även värden kopplade till trafiksäkerhet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och klimat utgör motiveringar för investeringar. Positiva effekter utifrån jämställdhet används inte som argument för prioritering eller investering och bedöms inte heller ligga till

grund för beslut. Jämställdhetsperspektivet avseende exempelvis trygghet vid kollektivtrafikens bytespunkter, upplevd otrygghet och risk att utsättas för våld och samt möjlighet att på ett effektivt sätt genomföra omsorgs- och kedjeresor utgör inte centrala motiv till investeringar.

Transportsystemets utformning utifrån transportbehov

Inriktningsunderlaget formulerar tydligt att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla, bland annat genom funktionsmålet som är en del av de transportpolitiska målen, och som utgör grunden för planen. I underlagsrapporten om förväntad utveckling av transporter (Trafikverket Publikation 2025:119) beskrivs de skillnader som finns i resvanor mellan kvinnor och män. Däremot är kopplingen mellan skillnader i resvanor, påverkan på tillgänglighet och konkreta åtgärdsval svag. Inget tyder på att Trafikverket systematiskt analyserar eller bedömer om åtgärderna förbättrar eller försämrar tillgängligheten för kvinnor och män utifrån kunskap om olika behov, attityder och erfarenheter. Behov och erfarenheter kopplade till vardagsnära resor, inklusive barn- och omsorgslogistik beskrivs inte som del i prioritering av investeringar.

Järnvägsinvesteringar motiveras utifrån ett kapacitetshöjande perspektiv. Planen nämner att järnvägsåtgärder bidrar till att möta näringslivets behov och att stärka arbetspendlingen för medborgare, men går inte in på vilka grupper av medborgare som kan gynnas av satsningen. En ökad kapacitet för arbetspendling har potential till restidsvinster vilket underlättar regionförstoring. Forskningsläget pekar på att regionförstoring kan ha negativa effekter på kvinnor (Lång och Börjesson, 2025; Havet med flera, 2021; Friberg, 2008 och Gil Solá, 2013) och den eller de i hushållet som har ansvar för det obetalda hem- och omsorgsarbetet.

Trimnings- och miljöåtgärder har potential att förbättra förutsättningarna för komplexa vardagsresor och kedjeresor. Medlen som satsas på åtgärds kategorin är dock små i relation till planens totala ram. Miljöbedömningen lyfter att planförslaget bedöms bidra till förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik framför allt genom trimningsåtgärder och stadsmiljöavtalen. Effekterna är dock mer blygsamma vad gäller de namngivna investeringsprojekten. Det är viktigt att poängtera att olika investeringar bidrar till relativa förskjutningar i attraktivitet mellan olika resalternativ. Exempelvis innebär investeringar för bilinfrastruktur, allt annat lika, en relativ försämring för andra färdmedel. Det innebär att även om planen innefattar stora satsningar på järnväg (inklusive underhåll) är fördelningen nödvändigtvis inte tillräcklig sett till skillnader i attraktivitet.

Likvärdig tillgång till utbildning och arbete

I förordet till planen står att åtgärderna valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet, att åtgärderna bidrar till att möta näringslivets behov och att stärka arbetspendlingen för medborgare. Planen betonar också att ökad tillgänglighet bidrar till förbättrade arbets- och bostadsmarknader. I regeringsuppdraget att ta fram inriktningsunderlag (Regeringsbeslut LI2023/02737) understryks att "Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var man bor. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas". Detta signalerar vikten av ett vardagslivsperspektiv vilket är välkommet ur ett jämställdhetsperspektiv.

Flera åtgärder i planen bidrar till kapacitets- och hastighetshöjande infrastruktur och därmed regionförstoring. Regionförstoring ses ofta som ett sätt att lösa utmaningar med tillgång till arbete i rurala områden eller bättre matcha specialistkompetens med arbete. I planen problematiseras dock inte att regionförstoring ofta gynnar långväga och tidskrävande pendling något som män i praktiken nyttjar mer och till större del drar nytta av i sitt vardagsliv (se bland annat NIKK, 2020, Friberg, 2008 och Gil Solá, 2013). En forskningssammanställning framtagen av NIKK (Nordisk information för kunskap om kön som verkar på uppdrag av Nordiska ministerrådet) visar också att mäns löner ökar snabbare med växande arbetsmarknadsregioner, vilket gör gapet mellan mäns och kvinnors löner större (NIKK, 2020). Det finns i utgångspunkterna ingen könsuppdelad analys av vem som faktiskt kan nyttja förkortade restider eller utökade arbetsmarknadsregioner. I planen eller underlaget problematiseras inte vem som pendlar, och inte pendlar, i de förstörade arbetsmarknadsregionerna. Det problematiseras inte heller vilka konsekvenser det kan få för familje- och privatlivet även om det i planen beskrivs att det är viktigt att underlätta för människors vardag. Detta ligger inte heller till grund för investeringar.

Möjligheter och villkor för studieval och personlig utveckling

Att transportsystemet ska stödja ett gott liv i hela landet är tydligt i planen. Studieval och personlig utveckling är viktigt för att kunna leva ett gott liv.

Förutom att studieval och utveckling är viktigt för kvinnor och män så är studieval också en viktig faktor för flickor och pojkar. Men barn och unga nämns i liten omfattning i planen och resonemang utifrån kön kombinerat med ålder saknas. För att exemplifiera saknas beskrivningar och resonemang kring hur könsskillnader i studieval till gymnasium och högskola påverkas av möjligheterna att resa dit. Resonemang om flickors och pojkars möjligheter till fritidsaktiviteter,

kultur och idrott i förhållande till mobilitet saknas helt även om det är en viktig del av deras vardagsliv.

Inte heller förs några resonemang utifrån ett jämställdhetsperspektiv om hur olika utbildningsval, fritidsaktiviteter eller idrotts- och kulturreSOR kan påverkas av åtgärderna i planen. Det beskrivs inte heller hur det påverkar flickor, pojkar, kvinnor och män.

Den samlade effektbedömningen beskriver hur barns möjligheter att använda transportsystemet påverkas och konstaterar att många åtgärder kan bidra till barns resande. Könsuppdelad statistik för flickor och pojkar saknas dock. Det saknas också tydliga skrivningar om att barnperspektivet, med könsuppdelad kunskap om pojkar och flickor, är en del i prioriteringarna i planen. Av nästan tusen sidor underlagsrapporter nämns barn endast ett fåtal gånger, dock inte utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete

Varken planförslaget eller underlagen belyser hur transportsystemets utveckling skapar förutsättningar för obetalt hem- och omsorgsarbete. Inte heller planerade investeringar bedöms utifrån ett jämställdhetsperspektiv på omsorgsresor, lämna-och-hämta-resor, inköps- och servicekedjor och vårdbesök trots att detta utgör en stor del av vardagsresandet. Påföljden blir att omsorgs- och hushållsresor, som är resor inom vilka kvinnor fortfarande tar större ansvar, riskerar att hamna i skymundan. På sikt kan det leda till att förstärka ojämställdheten mellan grupperna.

De namngivna större åtgärderna i planen påverkar resandet som görs på det finmaskiga nätet. Ingen analys görs av om åtgärderna minskar eller förstärker tidsbördan för dem som har mest hushålls- och omsorgsansvar. En kritisk blick på regionförstoring och dess konsekvenser finns inte med i planen (läs mer under rubriken *Likvärdig tillgång till utbildning och arbete ovan*).

Förutsättningar för god hälsa

Hälsa och miljö hanteras i stor utsträckning i underlagen, däremot görs inga analyser eller resonemang utifrån jämställdhet. Planförslaget tar upp trafiksäkerhet, buller, luftföroreningar, klimat, fysisk aktivitet (genom gång och cykel) som hälsorelaterade aspekter. Hälsa och trafiksäkerhet (som också är en del i hälsan) behandlas könsneutralt vilket innebär att inga resonemang förs av hur exempelvis olycksrisker, exponering, buller, luftföroreningar, fysisk aktivitet skiljer

sig åt för kvinnor och män även om det finns forskning på området (se exempelvis Wennberg med flera, 2019).

Könsrelaterat våld och brott i samband med resor

Trygghet finns i inriktningsunderlaget och i objektbeskrivningar. Det finns dock ingen explicit text om könsrelaterat våld, sexuella trakasserier, utsatthet i kollektivtrafik, på hållplatser, på pendelparkeringar eller på gång- och cykelvägar nattetid.

Hur bidrar åtgärdskategorierna till jämställdhet?

Nedanstående punktlista beskriver kortfattat hur olika åtgärds kategorier i den nationella planen har potential att bidra till jämställdhet.

- **Vidmakthållande väg** bidrar framför allt till bilresor och bilpendling och bidrar i högre utsträckning till mäns resmönster och mäns behov och attityder. Till viss del kan resor med gång och cykel påverkas, men majoriteten av medlen bedöms tillfalla bilresor på väg.
- **Vidmakthållande på järnväg** bidrar till både det medellånga kollektivtrafikresandet och det mer långväga. För de långväga pendlingsresorna gynnas män generellt i större utsträckning, och framför allt långsiktigt, utifrån att jämställdhet påverkas negativt av regionförstoring. Pålitlighet och robusthet i nätet kan gynna både det långväga resandet och det medellånga. Pålitlighet och robusthet har potential att underlätta för kedjeresor vilket är positivt utifrån ett jämställdhetsperspektiv.
- De **namngivna investeringarna på järnväg** har kapacitets- och hastighetshöjande karaktär för personresor och gods. Det innebär restidsförkortningar för särskilt pendling och åtgärderna underlättar regionförstoring. Nyttan kan därför antas vara större för män, även om kvinnor generellt har en mer positiv inställning till kollektivtrafikåtgärder.
- För **namngivna åtgärder på väg** handlar åtgärderna ofta om kapacitetsåtgärder, mötesseparering, ombyggnad av korsningar, framkomlighetsåtgärder för biltrafik, och trafiksäkerhet i högfartsmiljöer. Restidsvinster på väg och särskilt för mer långväga pendling gynnar framför allt män som grupp och stämmer mer överens med mäns attityder. I nationell plan framkommer att väginvesteringar bidrar till minskad restid och regionförstoring.
- **Trimnings- och miljöåtgärder** är den kategori av åtgärder som har störst potential att gynna kvinnors resvanor, erfarenheter, behov och attityder. Åtgärder kan bidra till miljö, klimat och trygghet, värden som kvinnor prioriterar högt. De kan också bidra till hållbarhet genom gång, cykel och

kollektivtrafik, något som också kvinnor har en mer positiv inställning till. Åtgärderna bidrar också till att underlätta för omsorgsresor och barns mobilitet. Potential finns också att bidra positivt till kedjeresor och kan bidra till tryggare miljöer och minskat buller och bättre luft, något som är centralt för aktiv mobilitet och kedjeresor där interaktionen med miljön är central.

- **Stadsmiljöavtalen** finansierar åtgärder för kollektivtrafik och cykel, och motprestationerna handlar framför allt om cykel-, gång och kollektivtrafikåtgärder. Trafikverkets utvärdering visar att "för de slutförda avtalen kan vi se att resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik har ökat och att biltrafiken minskat i de punkter där mätningar gjorts. Resultatet tyder på att resandet med aktiva färdmedel har ökat, vilket innebär positiva hälsoeffekter." (Trafikverket Publikation 2025:111, s. 73). Åtgärderna kan sägas vara gynnsamma för kvinnor, eftersom dessa åtgärder riktar sig mot just de färdmedel och resmönster och attityder där kvinnor är överrepresenterade (gång, kollektivtrafik, korta resor, omsorgsresor, trygghetsaspekter).

Jämställdhet i genomförandeprocessen för nationell plan

Fördelning av makt och inflytande i processen

Att ge samma möjligheter att påverka transportsystemet är en grundläggande demokratisk fråga och en grundförutsättning för jämställdhet. Utifrån förslaget till nationell plan går det inte att bedöma huruvida kvinnor och män ges samma möjlighet att påverka planen och således transportsystemets utformning.

I planförslaget och inriktningsunderlaget beskrivs att Trafikverket haft dialog med bland annat regioner, kommuner, näringsliv, branschorganisationer och Försvarmakten när underlagen tagits fram. Det beskrivs däremot inte hur dialogerna gått till i praktiken, vilka personer eller organisationer som bjudits in och/eller deltagit. Trafikverket betonar vikten av "omfattande dialog" och samråd i planeringsprocessen.

Metoderna för prioritering av investeringar fångar inte tillräckligt jämställdhet

I ovanstående avsnitt har vi redovisat om och hur jämställdhet varit en del av uppdraget och planen samt i vilken utsträckning åtgärderna tagits fram och prioriterats utifrån jämställdhet. Nedan görs en översikt över metodernas möjlighet att fånga jämställdhet.

Fördelningsanalyserna i de samlade effektbedömningarna beskriver skillnader i nyttor mellan kvinnor och män. Fördelningsanalyserna för nationell plan har dock gjorts efter att förslag på nationell plan presenterades och chansen att analyserna påverkar prioriteringarna bedöms som låg. Det innebär att jämställdhet inte genomsyrat hela planeringsprocessen. En följdfråga blir då hur lämpliga de tillämpade metoderna, modellerna och tillvägagångssättet är för att fånga jämställdhetsperspektivet som genom funktionsmålet är en del av utgångspunkten till planen.

I den samlade effektbedömningen för planförslagen (Trafikverket Publikation 2025:118) nämns fördelningseffekter mellan kvinnor och män, vilket är välkommet. Det noteras att "vad gäller fördelningen på män och kvinnor tillfaller 47 procent av konsumentöverskottet¹ kvinnor och 53 procent tillfaller män". Vidare står det, "Att andelen är något högre för män är inte förvånande då andelen konsumentöverskott från vägobjekt är något större (55 procent) än från järnvägsobjekt (45 procent) i analysen. Investeringar som ökar tillgängligheten med bil gynnar generellt män något mer medan det omvända gäller för järnvägsinvesteringar." (Trafikverket Publikation: 2025:118 s, 83). Det är dock relevant att återigen lyfta regionförstoringens effekter på kvinnor och män för att nyansera bilden. Notera också att endast namngivna objekt med beräknade effekter ingår i fördelningsanalysen.

I den samlade effektbedömningen för planförslagen (Trafikverket Publikation 2025:118) finns även en sammanställning av planens bidrag till funktionsmålet, vilket går i enlighet med regeringsuppdraget om att ta fram ett förslag på nationell plan (Regeringsbeslut LI2025/00640). Jämställdhet en del av funktionsmålet, men i den samlade effektbedömningens sammanställning av planens påverkan på målet saknas perspektivet helt. Kvinnor, män och jämställdhet nämns inte i bidraget till målet.

Samhällsekonomisk lönsamhet är ett kärnkriterium i planen och uppdraget. Regeringens uppdragsbeskrivning uttrycker att "samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen." (Regeringsbeslut LI2025/00640, s. 3). Restidsvinster är centrala i de samhällsekonomiska analyserna och tidsvinster för arbetsresor och tjänsteresor skattas högt. Det betyder att arbetspendling, regionförstoring, hastighet och resor i rusningstid får stor vikt. Omsorgsresor som är multipla, korta och mer komplexa får inte samma vikt. Det betyder inte att de samhällsekonomiska analyserna inte följer ASEK, men de fångar inte komplexiteten i övergripande könade attityder och preferenser. Användningen av tidsvärden enligt praxis synliggör inte

¹ Konsumentöverskott (nyttan) definieras som skillnaden mellan vad konsumenterna maximalt är villiga att betala, och vad de faktiskt betalar.

regionförstoringens könade effekter, könade aspekter av det obetalda hem- och omsorgsarbetet, eller skillnader i attityder som finns mellan kvinnor och män kring vad som är viktiga frågor.

I metoden för de samlade effektbedömningarna finns en fördelningsanalys där nyttor fördelas mellan geografier och grupper av människor, bland annat kvinnor och män. Referenser till fördelningsanalyser utifrån kön saknas i förslaget till nationell plan och i tillhörande underlagsrapporter. Underlagsrapporterna innehåller inte de fullständiga samlade effektbedömningarna men det faktum att jämställdhet systematiskt saknas i de kortfattade beskrivningarna i underlagsrapporterna innebär att jämställdhet osynliggörs. Något som Nätverket konstaterat även i tidigare granskningar av de samlade effektbedömningarna inför nationell plan.

Även ökad trafiksäkerhet påverkar i hög grad en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet vilket går att tolka att sådana åtgärder går i linje med kvinnors attityd och inställning avseende trafiksäkerhet. Särskilt eftersom de dessutom är överrepresenterade i fallolyckor och som påkörd part i kollisionsoolyckor mellan fotgängare och personbil. Samtidigt är det inte så enkelt. Positiv trafiksäkerhetspåverkan kan uppnås på olika sätt, exempelvis genom 2+1-vägar och mötesseparering i höghastighetsmiljöer på väg. Å ena sidan går det att argumentera för att givna exempel går i linje med kvinnors attityder och preferenser, å andra sidan är det en åtgärd som kvinnor i lika stor utsträckning inte drar nytta av sett till att kvinnors generella resvanor och körbeteende. Det framgår inte av planen om jämställdhet är en faktor när trafiksäkerhetsbidrag för en åtgärd bedöms.

”Prioriteringsmetoden” som är Trafikverkets sätt att bestämma vilka namngivna investeringar som faktiskt ska få plats i nationell plan inom given ekonomisk ram, synliggör inte heller jämställdhet. Namngivna investeringar prioriteras enligt nedan: (1) Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas; (2) Objekt som är nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats; (3) Standardhöjande reinvesteringar; (4) Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet, där utgångspunkten är NNK (nettonuvärdeskvot) men med justeringar utifrån systemeffekter och samhällsekonomiska effekter som det saknas metoder för att räkna.

De trafikprognoser som ligger till grund för samhällsekonomisk analys bygger på ett genomsnittligt och aggregerat resande som det ser ut idag. Det trafikprognoserna däremot inte fångar är de skillnader i attityder och erfarenheter som finns mellan kvinnor och män och hur skillnader i önskad utveckling ser ut mellan dem. Detta pekar på en utmaning för att säkerställa jämställd planering.

Jämställt blir det när problemformulering, alternativgenerering och val av åtgärder lika speglar mäns och kvinnors erfarenheter, förutsättningar, preferenser och attityder vilket inte fångas av restidsvärderingar eller resmönster i dagens transportsystem.

Avslutande reflektioner

Jämställdhetsperspektivet saknas i planförslaget och underlagen, även om det implicit genom det transportpolitiska målet finns med i regeringsuppdraget. Ett tydligare uppdrag från regeringen kan ses som en möjlighet att bättre inkludera jämställdhet i planen, samtidigt är det tydligt att jämställdhet är en del av funktionsmålet och därför borde varit inkluderat.

Huruvida planen faktiskt bidrar till jämställdhet kommer att visa sig när vi vet utfallet av både planeringen och genomförda åtgärder. Samtidigt som kända skillnader mellan kvinnor och mäns syn på planering av transportsystemet ger att transportsystemet behöver en tydlig hållbarhetsinriktning för att kunna klassas som jämställt.

Samtidigt som planen i sin helhet inte uppfyller krav för en övergripande hållbar utveckling bidrar bidrar sannolikt delar i den till jämställdhet eftersom den innehåller såväl vägåtgärder, järnvägsåtgärder, drift- och underhåll och miljöåtgärder. Även planens genomförande, metoder och beslutsgrunder behöver i större utsträckning bidra till jämställdhet och de mål som finns för transportpolitiken.

Motiveringarna i planen fokuserar främst på näringslivets behov och stärkt arbetspendling. Det är i princip det första som lyfts fram i den korta versionen av planen. I mindre utsträckning används motiveringar kopplade till vardagslivet, det obetalda hem- och omsorgsarbetet samt kvinnors attityder och förutsättningar. Vi kan också konstatera att de metoder som används för att prioritera olika investeringar inte synliggör jämställdhetsperspektivet och de förutsättningar som kvinnor, män, flickor och pojkar har för att få vardagen att gå ihop.

Många stora åtgärder finansieras i nationell plan. Ur ett jämställdhetsperspektiv är en alternativ fördelning av finansiering önskvärd med ett starkare fokus på fler mindre insatser som bidrar till jämställdhet i människors vardag på lokal och regional nivå. Det kan möjliggöras genom jämställdhetskonskvensanalyser och att synliggöra skillnader för olika grupper. Stadsmiljöavtalen är ett exempel på åtgärder som visats ge effekt och som bidrar till förbättringar för hållbart och

aktivt resande på lokal och regional nivå. Trimnings- och miljöåtgärder är ett annat exempel på åtgärder som skulle kunna bidra till jämställdhet.

Den rådande normen, som innebär att större arbetsmarknadsregioner och regionförstoring skapas genom ökad kapacitet och ökade hastigheter på väg och järnväg, behöver utmanas med tanke på den negativa jämställdhetspåverkan regionförstoring hittills haft. Regeringen kan ge Trafikverket i uppdrag att i samverkan med andra aktörer och sektorer arbeta för "regionförstoring utan ökad mobilitet". Det kan förslagsvis handla om digitalisering, virtuell regionförstoring, flerkärnighet, satellitkontor, kompetens- och utbildningsnoder i mindre orter för att stärka lokala arbetsmarknader samt stärkt lokal service och vardagslivstillgänglighet. Detta är insatsområden där Trafikverket inte har ensam rådgivning. Samverkan kring dessa frågor innebär att pengar från nationell plan kan omfördelas och betydligt mer pengar kan då satsas på exempelvis trimnings- och miljöåtgärder.

Jämställt i transportsektorn är det först då: 1) Kvinnors resvanor väger lika tungt i planeringen som mäns. 2) Kvinnors inställning till utformning av transportsystemet tillmäts lika stor vikt som mäns inställning. 3) Kvinnors förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen – hela vägen från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av planer och fördelning av budgetar.

Det betyder att det stora fokuset på beräkningar av samhällseffekter som regeringen och Trafikverket ger uttryck för behöver kompletteras med andra kunskapsområden och andra sätt att beskriva samhällsnyttor. Prognosmodellerna tar inte hänsyn till skillnader i förutsättningar, attityder och behov mellan könen vilket är en grund för jämställdhet som handlar om att ha samma makt att utforma både sitt eget liv och samhället – där samhället i aktuell diskussion utgörs av transportsystemet.

Värt att reflektera över är att män och kvinnor har samma makt att transportmässigt forma sina liv endast då olika transportalternativ har ungefär lika relativ attraktivitet. Att det helt enkelt finns alternativ att välja bland och att transportval inte reduceras till ett beroende av enskilda transportsätt. Med dagens transportsystemutformning (som bygger på många års ackumulerade investeringar) betyder det att alternativ till bil måste ges en flexibilitet och restid som ligger relativt betydligt närmare bilens än vad som i dagsläget är fallet. En analys av relativ attraktivitet mellan olika färdmedel skulle öka valfriheten generellt och samtidigt trovärdigheten i jämställdhetsbedömning av förväntat utfall av föreslagna infrastrukturinvesteringar.

Referenser

- Betina, V., Weinreich, M., Romani F., Andersson, F., Kirjanen, A., Kingstedt, A., Millus Lasen, O., Wee Leow, B., Bajaj, H. (2021) Gender and smart mobility. Ramboll Green paper.
- Faith-Ell, C., & Levin, L. (2021) Jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i transport- och infrastrukturplanering. I Levin & Gil Solá (2021). Socialt hållbar transportplanering, sid 223–245.
- Friberg, T. (2008). Det uppsplittrade rummet. Regionförstoring i ett genusperspektiv. I Anderson, Frida; Ek, Richard & Molina, Irene (red). Regionalpolitikens geografi: Regional tillväxt i teori och praktik. Studentlitteratur, Lund.
- Gil Solá, A. (2013). Vardagens mobilitet i förändring och förhandling. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet.
- Gil Solá, A. (2014). Vägar till jämställdhet inom kommuners transportplanering. Från forskningsresultat till praktiska verktyg. Göteborgs Universitet, Institutionen för ekonomi och samhälle. Choros 2014:1.
- Havet, N., Bayart, C., & Bonnel, P. (2021). Why do gender differences in daily mobility behaviours persist among workers? Transportation Research Part A: Policy and Practice, 145, 34–48.
- Indebetou, L., 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser m a p miljö, ytbehov och ekonomi. Rapport 10105, Trivector Traffic AB.
- Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., Stepanova, O., & Hiselius, L. W. (2023). Critical masculine and feminine norms in sustainable municipal transport policies and planning. Journal of Environmental Policy & Planning, 25(6), 663-675.
- Joelsson, T. & Lindkvist Scholten, C. (2019). The Political in Transport and Mobility: Towards a Feminist Analysis of Everyday Mobility and Transport Planning. I Lindkvist Scholten, C., & Joelsson, T. (red.). Integrating Gender into Transport Planning. Cham: Springer International Publishing, ss. 1–22.
- Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case.
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. Environment & Urbanization, 25(1), ss. 47–63.
- Lång, E., & Börjesson, M. (2025). Gender differences in commuting distance: A temporal analysis of changes and (Un) explained gaps. Research in Transportation Economics, 112, 101597.
- NIKK (2020). Genusperspektiv på regionala utmaningar, regionalpolitik och demografisk utveckling i en nordisk kontext. ISBN: 978-91-519-5562-9

Nyberg, J., Dymén, C., Mårtensson, M., Lund, E., Dahlholm, O. (2023) På väg mot ett jämställt transportsystem? Analysrapport 2023. Nätverket Jämställdhet i transportsektorn.

Smidfelt Rosqvist, L., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024). The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 26, 101168.

Wennberg, H., Milton, J., Dahlholm, O., Indebetou, L. (2019). Är trafiksäkerheten jämnt fördelad? Genusglasögon och rättvisesnöre på trafiksäkerheten. Trivector Rapport 2019:166. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB. Skyltfonden (TRV 2018/26220).

Wennberg, H., Reitan, T. (2025). Traffic safety for whom? A gender perspective on traffic safety for pedestrians and cyclists. Submitted paper.

Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L., Kronsell, A., & Dymén, C. (2019) Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling. K2 Outreach: 2019:3.

Granskade dokument i analysen

Regeringsbeslut LI2023/02737. Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/c3892b28e6e74132a7fc67496fd0cfe4/att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-den-langsiktiga-infrastrukturplaneringen-for-planperioden-20262037.pdf>

Regeringsbeslut LI2025/00640. Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur.
<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2025/03/uppdrag-till-trafikverket-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-och-mojlighet-for-lansplaneupprattarna-att-ta-fram-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur>

Trafikverket Publikation 2025:111. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002088/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:112. Vidmakthållande järnväg – underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002002/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:113. Vidmakthållande väg – underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002000/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:114. Trimnings- och miljöåtgärder – underlagsrapport nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002023/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:115. Namngivna investeringar – underlagsrapporter till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002036/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:116. Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002037/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket Publikation 2025: 117. Objekt för offentlig-privat samverkan – Underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002044/FULLTEXT02.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:118 Planförslagets samlade effekter.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2017022/FULLTEXT02.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:119. Förväntad utveckling av transporter: underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:2002046>

Trafikverket Publikation 2025:120. Sammanhållen signalplan – underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002051/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket Publikation 2025:144. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 – Planen i korthet.

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002119/FULLTEXT01.pdf>