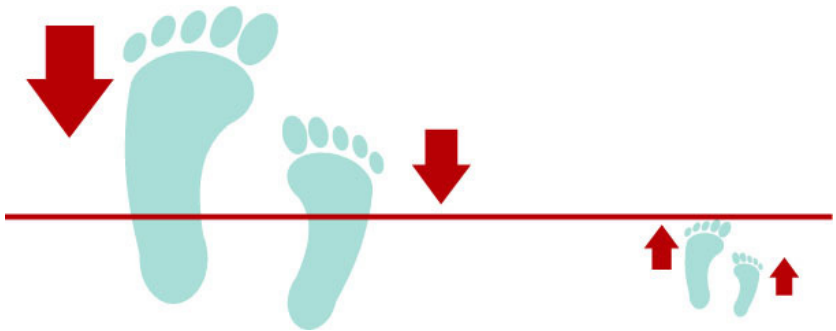


# En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling

Vad vi vet om i vad mån kvinnor globalt lever mer hållbart än män, avger ett ekologiskt fotavtryck som är mindre och orsakar mindre mängd klimatförändringar



Rapport till Miljövårdsberedningen, MVB 2007:02

Författare: Kansliråd Gerd Johnsson-Latham, Utrikesdepartementet

Miljövårdsberedningen  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm  
Tel 08-405 10 00  
Fax 08-20 43 31  
[www.sou.gov.se/mvb/](http://www.sou.gov.se/mvb/)

Illustrationer: Heidi Sundström, [www.heidesign.se](http://www.heidesign.se)

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>5</b>
Kort sammanfattning.....	6
<b>1 Bakgrund</b> .....	<b>8</b>
Syfte .....	8
Arbetsupplägg .....	10
Den första utmaningen: Klimatförändringarna.....	12
Den andra utmaningen: Bristen på jämställdhet mellan kvinnor och män.....	13
<b>2 Centrala begrepp, definitioner och antaganden</b> .....	<b>15</b>
<b>3 Om hållbar konsumtion och livsstilar</b> .....	<b>19</b>
<b>4 Om välfärdssyn och jämställdhet</b> .....	<b>22</b>
Hur problemformuleringsprivilegier styr synen på välfärd och därmed resursfördelningen.....	25
<b>5 Hur hållbarhet mäts: om indikatorer som t.ex. ekologiska fotavtryck</b> .....	<b>28</b>
<b>6 Om faktisk och ohållbar konsumtion: rikas, fattigas, mäns och kvinnors</b> .....	<b>32</b>

A. Rika mäns och kvinnors konsumtion och livsvillkor.....	34
B. Fattiga kvinnors och mäns konsumtion.....	39
<b>7 Om ekonomi, makt, livsstilar och samband mellan människors konsumtion och produktion .....</b>	<b>43</b>
Om konsumtionsval som funktion av vad kvinnor och män producerar.....	45
<b>8 Om kvinnors och mäns rörlighet, transportbehov och CO<sub>2</sub>-utsläpp .....</b>	<b>48</b>
<b>9 Om hållbara välfärdsmodeller från ett jämställdhetsperspektiv .....</b>	<b>60</b>
<b>10 Sammanfattning och förslag .....</b>	<b>64</b>
<b>Bilaga 1. Om transporter, energi och koldioxidutsläpp.....</b>	<b>70</b>
<b>Bilaga 2. En bild av det dagliga resandet med flyg i Europa....</b>	<b>71</b>
<b>Bilaga 3. Genusgeografin .....</b>	<b>72</b>
<b>Bilaga 4. Transporter/resande i Sverige.....</b>	<b>74</b>
<b>Bilaga 5. Prop 2005/06:155 Makt att forma samhället och sitt eget liv.....</b>	<b>75</b>
<b>Bilaga 6. Ett genusperspektiv på folkhälsopolitiken .....</b>	<b>77</b>
<b>Bilaga 7. Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser: Konsumera smartare – minska växthuseffekten och få en bättre ekonomi.....</b>	<b>78</b>
<b>Litteratur och referenser .....</b>	<b>79</b>

# Förord

Härmed överlämnas ett idépapper i form av en studie om vad vi vet om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling; om i vad mån kvinnor lever mer hållbart än män, avger ett mindre ekologiskt fotavtryck och förorsakar mindre klimatförändringar. Ett varmt tack riktas till fil dr Marie Thynell för bidrag till texten avseende transportfrågor på södra halvklotet liksom för kloka synpunkter på transportfrågor i stort under arbetet med texten. Ett stort tack riktas också till medlemmarna i referensgruppen för studien; Annika Löfgren, miljödepartementet, Marita Axelsson och Gunilla Sterner, båda Integrations- och Jämställdhetsdepartementet, Eva Nauckhoff, Sida, Pehr Sundström, Statistiska Centralbyrån (SCB) och Karin Bradley, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH). Tack också till Marika Abrahamsson och Lars Edman för hjälp med textbehandling.

Studien utgör ett bidrag till pågående arbete inom FN:s kommission för hållbar utveckling (CSD) som bl.a. belyser energifrågor, klimatförändringar, hållbar konsumtion och produktion samt jämställdhet mellan kvinnor och män.

Syftet med studien är att stärka arbetet med hållbar utveckling och lyfta fram ofta förbisedda könsspecifika skillnader mellan kvinnor och män i fråga om livsstilar, konsumtionsmönster och därmed påverkan på klimatet. En sådan skillnad är att män bl.a. genom mer tillgång till ekonomiska resurser, större mobilitet och resande står för mer koldioxidutsläpp än kvinnor, både i rika och fattiga länder. Studien pekar på hur ett förändrat beteende bland män, särskilt rika män, kan vara en nyckelfaktor i arbetet för minskade klimathot och alla människors möjligheter att åtnjuta hållbar utveckling.

Medlemmarna i expertgruppen i miljövårdsberedningen delar inte nödvändigtvis de åsikter som förs fram i studien; endast författaren är ansvarig för analys, förslag och åsikter som förs fram i rapporten.

Gerd Johnsson-Latham

## Kort sammanfattning

Studien presenteras som ett idé-papper till det 15:e mötet med FN:s kommission för hållbar utveckling (CSD) i maj 2007 och knyta an till CSD:s teman energi och klimatförändringar, liksom kommissionens tvärfrågor jämställdhet samt hållbar konsumtion och produktion.

### *Studien*

*a) visar en ny "kartbild" av arbetet med hållbar utveckling genom att påvisa ofta förbisedda faktiska könsspecifika skillnader avseende kvinnors och mäns konsumtionsmönster, livsstilar, syn på välfärd, tillgång till resurser och inflytande, påverkan på miljö, inklusive klimat – och hur dessa skillnader är avgörande i arbetet för hållbar utveckling.*

*b) redovisar fakta om hur kvinnors och mäns vardagskonsumtion skiljer sig åt, med fokus på rörlighet/transporter där könsspecifika mönster är mycket uppenbara, både i ett rikt land som Sverige och i fattigare länder, såväl på landsbygden som i städerna.*

*c) lägger fram förslag i syfte att jämställa kvinnors och mäns tillgång till och inflytande över resurser och välfärdsagendans innehåll – och att genom ett ökat genomslag för kvinnors intressen i beslutsfattande främja arbete med hållbar utveckling, särskilt på klimatområdet.*

Studien konstaterar att det idag förs en intensiv debatt – men oftast utan uppmärksamhet på kön – om hur vi mot bakgrund av klimathoten behöver skapa en hållbar välfärd. I denna diskussion betonas framför allt grön teknik och innovationer. I tillägg till tekniken som framför allt män tenderar lyfta fram som metod för problemlösning förefaller det nödvändigt att också uppmärksamma hållbara livsstilar och hållbar konsumtion. Detta framstår som oundgängligt med tanke på att även om t.ex. energieffektiviteten per producerad enhet förbättras så gör vår ökade konsumtion att vi istället ökar den samlade konsumtionen och

därmed utsläppen. Studien pekar på hur vi därför behöver både tekniklösningar och en mer hållbar definition och tolkning av begreppet "välfärd" i termer av tid, i synnerhet mot bakgrund av de växande klimathoten. Vi behöver också i enlighet med Rio-deklarationen 1992 uppmärksamma vilka det är som är "the polluters" (förorenarna) bl.a. ur ett könsperspektiv och diskutera det som i Riodeklarationen definieras som ett "gemensamt men diversifierat ansvar" för att åtgärda de problem som uppstått.

Studien belyser hur ett jämställdhetsperspektiv bl.a. kan innebära satsningar på en *hållbar* ekonomisk tillväxt och välfärd som mer inriktas på att motverka kvinnors tidsfattigdom än på primärt rika mäns materiella konsumtion – och som samtidigt kan skapa arbete inom tjänstesektorn som ökar människors välfärd.

# 1 Bakgrund

## Syfte

Under våren 2006 inleddes på uppdrag av dåvarande miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet en studie i form av ett idépapper i syfte att belysa hur kvinnor lever mer hållbart och avger ett mindre ekologiskt fotavtryck än män – och varför – och hur jämställdhet är en förutsättning för hållbar utveckling. Studien syftar till att lyfta fram ofta förbisedda fakta om olikheter i fråga om kvinnors och mäns livsstilar som är avgörande för arbetet med hållbar utveckling.

Studien tar sin utgångspunkt i både problem och möjligheter, bl.a. Johannesburgdokumentet från FN:s världskonferens 2002 som slår fast ett gemensamt men diversifierat ansvar för hållbarhet, liksom principen om att "the polluter pays". Studien visar att "the polluters" mestadels är män.

Studien utgår också från EU:s strategi för hållbar utveckling, som antogs 2006, och som slår fast EU:s ansvar för att minska utsläppen av koldioxid för att hantera klimatförändringarna – och som betonar jämställdhet och delaktighet som mål och medel för hållbar utveckling.

Studien belyser hur kvinnors och mäns agerande generellt påverkas av tillgång till resurser och inflytande – vilket präglar livsstilar, konsumtionsmönster – och därmed ekologisk och mänsklig miljö och hållbarhet. Den diskuterar hållbar utveckling, livsstilar, välfärd och utveckling i förhållande till människors sociala roller, som präglar deras mobilitet och tillgång till transporter. Studien pekar på hur könsspecifika mönster bl.a. på transportområdet gör att män står för merparten av samhällets energiförbrukning, koldioxidutsläpp och luft- och klimatpåverkan.

Studien analyserar den alltmer uppmärksammade frågan om hållbar konsumtion och livsstil i relation till könsrelaterade rättigheter, roller och syn på välfärd. Studien belyser mer översiktligt konsumtion avseende boende och dagligvaror. Tonvikten läggs

på människors mobilitet och transporter, eftersom transporter av människor och varor utgör en av de största och snabbast växande källorna till koldioxidutsläpp och klimatpåverkan. Transporter är också tydligt präglade av ett könsperspektiv eftersom individers möjligheter att röra sig fritt är en fråga om makt och resurser, och därmed rör den sociala dimensionen av hållbar utveckling som har stor – men ofta bristfälligt uppmärksammas – bäring på den ekologiska och ekonomiska dimensionen av utvecklingen.

Studien baserar sig på den svenska regeringsförklaringen den 6 oktober 2006 som bl.a. markerar:

- klimatfrågan som en ödesfråga som måste få ökad uppmärksamhet
- en mer miljövänlig transportsektor,
- förbättrad jämställdhet, med lika möjligheter till fria livsval och delat ansvar för att få människors vardag att gå ihop,
- förändring av system som konserverar fördelning av makt och resurser ur ett könsperspektiv,
- vikten av att skapa arbeten bl.a. genom kvinnors företagande,
- förbättrade möjligheter att köpa tjänster som underlättar vardagen.

Studien utgör en komplettering till annat arbete med indikatorer för hållbar utveckling och ger förhoppningsvis en tydligare bild av och bättre verktyg för utmaningar i arbetet med bl.a. klimatfrågor

- Studien visar hur kvinnor lever mer hållbart än män, såväl i ekologiska som sociala termer.
- Studien visar att jämställdhet stärker och är en förutsättning för varaktigt hållbar utveckling.
- Studien ger konkreta exempel på vad som behöver förändras för att hållbarhetsarbetet ska präglas av jämställdhet och därmed bli mer verkningsfullt.

Studien läggs fram i FN i New York i maj 2007 i FN:s kommission för hållbar utveckling (CSD), som sedan mitten av 2005 fokuserar på frågor om bl.a. energi och klimatförändringar samt

tvärsektoriella frågor som hållbar konsumtion och produktion och jämställdhet. En förstudie med preliminära iakttagelser presenterades vid CSD, våren 2006 och finns på den svenska regeringens hemsida (se litteraturlista). Studien ska också läggas fram vid det tredje expertgruppsmötet inom Marrakech-processen (se nedan) om hållbar konsumtion och produktion i Stockholm i juni 2007.

## Arbetsupplägg

Utöver nationella exempel främst från Sverige pekar studien på globala aspekter och i) rika människors överkonsumtion – och särskilt rika mäns eftersom män har större inkomst, förmögenhet och inflytande än kvinnor världen över samt ii) fattiga människors ohållbart låga konsumtion – och då särskilt fattiga kvinnors som en följd av underordning och bristande resurser.

Studien baseras på analys av källmaterial från det svenska regeringskansliet och svenska myndigheter (främst Statistiska Centralbyrån), Stockholms kommun, EU, FN, Världsbanken, forskningsrapporter samt material från det civila samhället och media (se litteraturförteckning). Samtal har också förts med berörda myndigheter i Sverige och med bl.a. Världsbanken och FN, tankesmedjor i Washington och New York som Embarq samt frivilligorganisationer i Sverige och inom EU.

Med en begränsad arbetsinsats exemplifieras och belyses frågorna i studien. Avsikten är att ge praktiska exempel, stimulera fortsatt analys och bidra till ökad konkretion om hur kvinnors och mäns intressen kan jämföras i strategier och handlingsprogram om ekologiskt hållbar utveckling, klimat, transporter mm, och samtidigt stärka arbetet med demokrati, medinflytande och delaktighet i beslutsfattande.

- ◆ **FN:s världskonferenser i Rio och Johannesburg samt FN:s kommission för hållbar utveckling, CSD**

Vid FN:s konferens om miljö och utveckling i Rio 1992 antogs Agenda 21 som utgör en dagordning

för tjugoförsta århundradet med mål och riktlinjer för hållbar utveckling. Agenda 21 betonar hållbar utveckling med dess ekonomiska, sociala och miljömässiga dimension som överordnad princip för FN:s arbete. Världstoppmötet om hållbar utveckling i Johannesburg 2002 och dess genomförandeplan bekräftade principerna från Rio och slog fast att fattigdomsbekämpning, hållbara konsumtions- och produktionsmönster och bevarande av resursbasen för ekonomisk och social utveckling är de tre övergripande målen och nödvändiga förutsättningarna för hållbar utveckling. Inom FN är kommissionen för hållbar utveckling (CSD) ansvarig för att övervaka genomförandet av Agenda 21 och Johannesburgplanen. Arbetet bedrivs genom att CSD två år i sänder behandlar ett antal inbördes relaterade frågor. Under perioden maj 2005-maj 2007 avhandlas energi, industriell utveckling, luft och den övergripande frågan klimat.

Studien genomförs av kanslirådet Gerd Johnsson-Latham som tidigare bl.a. skrivit studier för det svenska regeringskansliet om könsdiskriminering som orsak till fattigdom och om patriarkalt våld som hot mot mänsklig säkerhet (se litteraturlistan). Till avsnitten om transporter i utvecklingsländer bidrar fil dr Marie Thynell vid Göteborgs universitet, expert på transporter i tredje världen och bl.a. anlitad av Sida och FN. En referensgrupp med deltagare från det svenska regeringskansliet, myndigheter och forskarvärld har fortlöpande givit värdefulla råd och stöd till studien. Referensgruppen har bestått av Annika Löfgren, miljödepartementet, Marita Axelsson och Gunilla Sterner, båda Integrations- och Jämställdhetsdepartementet, Pehr Sundström, Statistiska Centralbyrån (SCB), Eva Nauckhoff, Sida samt Karin Bradley, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH). Ett seminarium i mars 2007 på miljödepartementet under ledning av statssekreterare Åsa Britt Karlsson gav också givande inspel från en bredare grupp: politiska partier, regeringskansli, myndigheter, verk, forskare, enskilda organisationer m.fl.

## Den första utmaningen: Klimatförändringarna

Som framhålls i bl.a. rapporter våren 2007 från FN:s klimatpanel är det idag varmare än på 1300 år och det finns mer koldioxid än på 650 000 år.

- *signaler i fråga om förändringarna finns*; isarna smälter, tilltagande stormar, fler moskiter, utbredd och långvarig torka, kraftiga regn, stora bränder.
- *orsakerna är kända*; bl.a. sådant vi kan påverka: "man-made" förbränning av fossila bränslen från olja, bensin och kol (liksom naturliga orsaker som skogsbränder som är svårare för människor att motverka än t ex transporter.)
- *regleringar finns*: bl.a. internationella avtal, som UNFCCC, Kyoto-protokollet, som dock bara omfattas av en mindre grupp länder och där flera stora aktörer ställt sig utanför samarbetet, bl.a. USA och BRIC-länderna: Brasilien, Ryssland, Indien och Kina (UNEP 2006).

Enligt den sk Sternrapporten hösten 2006 är kostnaderna för att åtgärda klimatförändringarna 1% av länders samlade BNP – och att *inte* göra det 5% av BNP:n. Nödvändigheten av snabba åtgärder har poängterats på hög nivå inom EU vid upprepade tillfällen, bl.a. vid EU-toppmötet 14 mars 2007 då de lyftes fram som en nyckelfråga för unionen.

### *Förbrukningen är ojämnt fördelad*

USA och Canada står för 27% av oljekonsumtionen med 5% av jordens befolkning, Europa för 24% med ca 10% av jordens befolkning. De växande ekonomierna i Brasilien, Ryssland, Indien och Kina har en förbrukning av fossila bränslen som ökar dramatiskt (International Energy Agency, IEA, 2005).

### *Kopplingarna mellan befolkningsökning, tillväxt och ökat tryck på jordens resurser*

Jordens befolkning är idag ca 6,3 miljarder. Enligt Världsbanken tillkommer 1 miljard åren 2000-2015. Tillväxten ökar globalt, med en sjudubbling av den globala ekonomin sedan 1950 vilket ökat trycket på jordens resurser (UNEP 2006).

Oljeförbrukningen i världen ökade med 20% perioden 1994-2006 och förväntas växa med ytterligare 50% åren 2005-2020. CO<sub>2</sub>-utsläppen förväntas öka med 60% åren 2002-2030 (IEA 2006).

Även om energiförbrukningen per producerad BNP-enhet minskar globalt pga. grön/smart teknik så äts detta upp av den s.k. rebound-effekten eftersom människor köper fler saker, bl.a. bilar. Energiförbrukningen är starkt kopplad till transporterna som ökat dramatiskt: med 70 % i ECE de senaste 30 åren, bl.a. som en följd av den växande handeln (ECE 2005).

Tillväxten globalt, med en produktion av varor och tjänster som ofta följer mönster och livsstilar i väst, har lett till en minskning av andelen fattiga i världen. År 2006 levde ca 20 % av jordens befolkning på under en dollar per person och dag" av vilka ca hälften lever ur hand i mun i en "survival economy". Kvinnor förblir de fattigaste av de fattiga, i ekonomiska termer och genom avsaknad av grundläggande rättigheter till sin egen kropp, arv, egendom, utbildning, rörlighet, respekt mm.

## **Den andra utmaningen: Bristen på jämställdhet mellan kvinnor och män.**

*Kvinnor är fattigare än män — med andra ord: män är rikare än kvinnor*

- I det förhållandevis jämställda Sverige tjänar män mer än kvinnor i alla inkomstgrupper enligt Finansdepartementets långtidsutredning (LU 2003).

- Som Världsbanken påpekat är skillnaderna mellan könen störst i de fattigaste familjerna och resurserna fördelas inte lika inom familjer utan efter individernas makt och inflytande (Voices of the poor del 1). Studier i Latinamerika och Asien visar att många män spenderar en stor del (1/3-1/2) av sin inkomst för egen del innan den fördelas inom familjen (Chant).

*Kvinnor lider av större tidsbrist än män – dvs. män har mer fritid än kvinnor*

- Kvinnor använder en större del av sin egen tid för omsorg för andra än vad män gör och lider världen över av stor "tidsfattigdom" (timepoverty) i förhållande till män. Världsbanksstudien "Voices of

the Poor" visar att kvinnor ofta arbetar ca 16 timmar i snitt mot 8 för män – som därmed får en betydande *välståndsfördel i förhållande till kvinnor*.

*Kvinnors valmöjligheter är begränsade – män har fler valmöjligheter*

- Möjligheten att välja livsstil och konsumtion är genomgående en funktion av kvinnors och mäns olika ekonomiska villkor, ålder och etnicitet liksom sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter, arvsrätt, ägande, frihet, inflytande på beslut etc. (Johnsson-Latham, Makt och privilegier).

- För att kunna yrkesarbeta är kvinnor som mödrar beroende av extern barntillsyn – medan män inte har samma behov eftersom de kan söka lönearbete genom att kvinnorna tar hand om barnen (LU 2003).

*Kvinnor prioriterar andra – män lägger mer resurser på sig själva*

- En rad studier visar att kvinnor prioriterar hela familjens intressen och behov mer än män genom att kvinnors lön huvudsakligen går åt till inköp av dagligvaror medan mäns inkomster ofta används för egen konsumtion inklusive kapitalvaror (Chant). Kvinnor – även med låg inkomst – lägger större vikt än män vid etiska aspekter i val av konsumtion och väljer varor med hänsyn till förekomst av barnarbete, miljömärkning etc. (SCB 2005).

## 2 Centrala begrepp, definitioner och antaganden

### *Hållbar utveckling*

Brundtlandrapporten 1987 definierar hållbar utveckling (HU) både som mål och som metod. HU definieras som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Den är tydlig i sitt rättviseperspektiv och nödvändigheten av att vi agerar ansvarsfullt så att alla människors grundläggande behov kan tillgodoses både nu, världen över och i ett framtida, långsiktigt perspektiv. Fattigdomsbekämpning och hållbar utveckling kan således ses som två sidor av samma mynt, där hållbar utveckling har en "horisontell" dimension med fattigdomsbekämpning, idag världen över – och en "vertikal", i form av omsorg om framtida generationer.

### *Konsumtion*

Med konsumtion avses här offentlig och privat konsumtion, av varor och tjänster – inklusive konsumtion och produktion i hemmen. Förkortningen HKP avser hållbar konsumtion och produktion.

- ◆ **Studien omfattar inte illegal konsumtion – som troligen är påtagligt könsspecifikt med män som stor-konsumenter.**

Denna studie omfattar inte den omfattande *illegala* konsumtion och produktion som förekommer världen över av droger, vapen, sexhandel, spel mm som borde kunna inkluderas i analyser av hållbar konsumtion och produktion och där det finns *tydliga könsspecifika mönster*, eftersom män dominerar starkt som "konsumenter" på illegala marknader även om detta inte uttrycks specifikt. Det vore intressant att göra närmare studier och analyser om könsspecifika aspekter av illegal konsumtion och produktion.

### *Produktion, reproduktion och ekonomi*

Den bredare definition av "ekonomi" som görs i föreliggande studie omfattar även den s k "care economy" där kvinnor dominerar och som är en förutsättning för familjemedlemmars lönearbete på en marknad – där män är i majoritet och får sin inkomst. Denna definition som är vanlig i "gender budgeting" och "gender auditing" breddar synen på ekonomi, produktion och resurser i förhållande till den nationalekonomiska kunskaps tradition som omfattar varor och tjänster på marknaden. I den traditionella "ekonomin" utesluts det obetalda arbete som därmed osynliggörs, t.ex. i det svenska standardverket "Vår ekonomi", av Klas Eklund. Det obetalda arbetet räknas sällan in i nationalräkenskaper trots att beräkningar i t ex Sverige visar att det ekonomiska värdet på obetalt arbete i stort sett motsvarar landets officiella BNP:n.

### *Genus*

Social konstruktion som tilldelar kvinnor och män olika egenskaper och rättigheter oavsett individuell kompetens eller önskemål. Innebär ofta att kvinnor globalt utför merparten av obetalt arbete i hemmen medan män får denna service samtidigt som de betraktas som försörjare och familjeöverhuvud – med både de krav, rättigheter och den makt rollen innebär. Genus och köns makt återspeglas på alla nivåer i samhället där kvinnor – både i hemmen och i yrkeslivet – ofta står för vård och omsorg medan männen kan använda sin större fria tid för karriär och arbete och för att delta i beslutsfattande på alla samhällsnivåer.

### *Jämställdhet*

Med jämställdhet avses här att kvinnor och män har samma möjligheter på livets alla områden, att ett genusperspektiv präglar alla former av beslut och att kvinnors intressen värderas likvärdigt med mäns och återspeglas i rättigheter och tilldelning av resurser.

### *Kvinnors och mäns intressen, behov och prioriteringar*

Kvinnor och flickor i alla kulturer uppfostras i första hand att se

till andras intressen och behov och att vårda andra. Detta präglar villkoren för en majoritet av världens kvinnor och män, pojkar och flickor. Det varierar dock beroende på ekonomisk ställning, etnicitet mm. Detta gör att rika kvinnor liksom män kan köpa sig fria från delar av det ansvar som följer kvinnors och flickors traditionella ansvar för obetalt hemarbete.

Män förväntas – oavsett individuell förmåga eller intresse – att ta större risker och initiativ, ha huvudansvaret för att försörja en familj, agera i det offentliga rummet, ha en större rörelseradie, visa ett mer aggressivt beteende och kunna möta och utöva våld.

Olika könsmonster präglar samhällen i stort liksom enskilda människors livsstil, prioriteringar, syn på välfärd och på hur resurser fördelas. Könsmonstren påverkar också individers möjlighet att få gehör för sina prioriteringar, i en familj, en grupp eller på samhällslevelle nivå.

Kvinnors "agendor" är i likhet med mäns *olika i* många avseenden, bl.a. med avseende på ålder, förmögenhet mm. Det antas dock här att *män har vissa kollektiva intressen i egenskap av män* – oavsett politiska och andra preferenser. Män antas t ex ha intressen som biologiskt kön av att mäns hälsa säkras genom förbättrad vård och forskning om mäns sjukdomar (som prostatacancer). Dessutom antas att män har gemensamma intressen i fråga om de rättigheter, den service och de resurser män får som socialt kön – t ex i form av hjälp i hemmen och omsorg – genom kvinnor: mödrar, fruar/sambos – liksom ofta lågt betalda kvinnor inom sjuk- och äldreomsorg.

På samma sätt ter det sig rimligt att förmoda att också kvinnor har vissa gemensamma intressen (både som biologiskt och socialt konstruerat kön). Som exempel kan nämnas resurser för forskning om livmoderscancer – men också åtgärder mot diskriminering av kvinnor, krafttag mot våld mot kvinnor, rätt till den egna kroppen och till att bli bemött med respekt och värdighet, att få sin röst hörd och att likvärdigt med män tillskrivas kompetens och omdöme samt åtnjuta respekt och delaktighet i alla former av beslutsfattande.

- ◆ Fortsättningsvis i texten används endast begreppet "kvinnor" som här innefattar alla åldrar dvs. också flickor och gamla kvinnor. På motsvarande sätt avser begreppet "män" också pojkar och äldre män.

### 3 Om hållbar konsumtion och livsstilar

Frågor om hållbara konsumtions- och produktionsmönster och livsstilar som verktyg för att minska klimathot och andra miljöhot har funnits på den internationella agendan sedan Rio-konferensen 1992, främst inom ramen för den s.k. Marrakechprocessen.

◆ **Marrakechprocessen och dess målsättningar, bl.a. återkopplade i EU och nationellt i EU:s medlemsländer**

Vid FN:s konferens om hållbar utveckling i Rio de Janeiro 1992 etablerades målsättningen om hållbar konsumtion och produktion. Vid FN-konferensen i Johannesburg 2002 fastslogs ett 10-årigt ramverk för arbete för vad som kom att kallas *Marrakechprocessen*.

*EU:s strategi för hållbar utveckling lyfter också fram hållbar konsumtion*, och år 2007 uppmanas alla EU:s medlemsländer att utarbeta nationella handlingsplaner för hållbar produktion och konsumtion.

*En svensk handlingsplan för HKP* utformas nu och har som syfte att stärka arbetet med hållbar produktion, konsumtion och livsstilar.

Den internationella dialogen om hållbar konsumtion och hållbara livsstilar har täckt en rad viktiga aspekter. Mycket begränsad uppmärksamhet har dock riktats mot hur kön påverkar individers konsumtion och livsstilar, vilket bl.a. framgår av diskussionspappret "Making the Marrakech-process work" som lades fram vid det andra expertgruppsmötet i Costa Rica 2005. Det finns emellertid ett beslut från början av Marrakechprocessen, bl.a. efter ett svenskt initiativ, vid styrelsemötet i FN:s miljöprogram UNEP 2004 om att ett tydligt genusperspektiv ska präglade Marrakechprocessen.

Sverige har varit pådrivande i arbetet med att uppmärksamma

hållbar konsumtion och produktion i allt arbete som rör hållbar utveckling. Sveriges tidigare miljöambassadör Viveka Bohn har lett den av de sju grupper inom ramverket som belyser hur livsstilar påverkar konsumtions- och produktionsmönster. I gruppen deltar bl.a. Storbritannien, Argentina och Senegal samt organisationen Consumers International. USA står våren 2007 i begrepp att medverka i Marrakechprocessens arbetet med hållbara livsstilar. Sverige är värd för FN:s tredje internationella expertmöte kring hållbar konsumtion och produktion i juni 2007.

### *Svensk uppmärksamhet på både hållbar utveckling och jämställdhet*

Sverige har konsekvent uppmärksammat jämställdhet mellan könen och kvinnors rättigheter, parallellt med och därigenom stärkande arbetet med miljö och hållbar utveckling. Sverige har tydligt markerat att jämställdhet är en del av hållbarhetsagendan. Detta har bl.a. inneburit att Sverige framhållit behovet av att säkra kvinnors rätt till mark, till den egna kroppen, sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter, ekonomisk jämställdhet – och till att på samma villkor som män medverka i beslut som rör alla aspekter av hållbar utveckling.

I Sverige finns en förhållandevis bred kunskap och insikt om hur människors kön påverkar preferenser, livsstilar och konsumtionsmönster. Denna kunskap om såväl mönster som orsaker ger i sin tur möjlighet att gå vidare och belysa hur kvinnors och mäns livsstilar och konsumtion har olika effekter på miljö och hållbar utveckling och hur jämställdhet gagnar och kan betraktas som en förutsättning för hållbar utveckling ("Tänk om", 2006).

Svenska myndigheter har ofta gjort ambitiösa satsningar på energisparande åtgärder. Dessa inriktas i hög grad på tekniklösningar ([www.energimyndigheten.se](http://www.energimyndigheten.se)). Energimyndigheten har dock också analyserat de svenska hushållens energianvändning och visar att elanvändningen stadigt ökat, trots att de tidigare energislukande vitvarorna gjorts allt energisnålare. Skälet är att hushållen kraftigt ökat sin användning av hemelektronik och datorer enligt information i energimyndighetens annonsbilaga till svenska hushåll i DN

den 3 mars 2007. Det kunde vara intressant att analysera om det är fler män och pojkar än kvinnor och flickor som står för inköp och användning av energislukande hemelektronik och datorer.

*Överlag bristande uppmärksamhet på könsskillnader i hållbarhetsanalyser*

En genomgång av offentliga rapporter, forskningsmateriel, debattartiklar mm visar att könspektivet mycket sällan uppmärksammas i hållbarhetsanalyser av människors konsumtion.

Den i övrigt rikt belysande rapporten från World Watch Institutet 2004 om konsumtionsfrågor belyste således inte alls kön som något som påverkar människors livsstilar och konsumtionsval (WWI 2004). Inte heller den norska forskningsrapporten av Fuchs och Lorek (2005) som kritiskt granskat Marrakechprocessen uppmärksammar kön som faktor för människors konsumtionsmönster. I Chile bedriver dock forskare som Marcela Tovar studier om hur kvinnors och mäns olika agerande påverkar social hållbarhet.

## 4 Om välfärdssyn och jämställdhet

### *Hur mäter man välfärd?*

I FN, Världsbanken, och forskningslitteraturen förekommer en rad olika definitioner av välfärd vilket visar att välfärd kan innebära olika saker för olika grupper. Vanligen innefattas grundläggande mänskliga behov som mat, bostad, säkerhet, trygghet, men också rörelsefrihet, god miljö, utbildning, fri arbetsmarknad, ekonomisk trygghet etc. Som framgår av denna studie finns tydliga könsspecifika mönster för hur människor de facto kan åtnjuta olika former av välfärd.

I den mån *indikatorer* används för att mäta välfärd rör det vanligtvis *index* av olika slag, ibland endast ett fåtal basala aspekter som i t ex FN:s "Human Development Index" vilket framgår av bl.a. The Economists "Pocketbook on Economic Indicators" 2006. I "Highest Quality of Life", vägs nio faktorer samman, bl.a. ekonomi, livslängd, politisk stabilitet, "family and community life", klimat, politisk frihet och jämställdhet (vilken för övrigt rankade Geneve högst och Bagdad lägst år 2006).

*En gemensam brist med index är att de bara anger genomsnitt, inte t ex könsspecifika variationer.*

Ett par index söker dock belysa kvinnors välfärd och rättigheter, som "Gender-related Development Index (GDI) som bl.a. utvecklas närmare i FN:s publikation "The World's Women" år 2000.

Flera exempel finns också på index som söker mäta miljö- och hållbarhetsaspekter, såsom Environmental Sustainability Index. Ett sätt att presentera ett index på miljöområdet är ekologiska fotavtryck.

Vid sidan av dessa index uppmärksammas levnadsstandard, mätt i rent ekonomiska termer genom BNP/capita.

### *Olika välfärdsmodeller*

Den välfärdsmodell som fokuserat på och som skapat stor materiell välfärd, främst för världens ca 1 miljard rika, har utformats i beslutsfattande fora som domineras av män och ofta lagts på marknadslösningar och teknik — där män dominerar i t ex parlament, näringsliv m.m. Mindre resurser läggs på välfärd i form av vård och omsorg, som vanligen kvinnor förväntas erbjuda utan betalning eller till förhållandevis låga löner.

#### ⇒ **Statliga bidrag till manliga arbeten och projekt**

Som framgår av bl.a. analyser genom gender auditing (revision) har bidrag till produktion och tjänster i många länder gått till varor och tjänster som män prioriterar. Som exempel kan nämnas statliga anslag för sysselsättningsprojekt, prioritering av yttre hot snarare än åtgärder mot våld mot kvinnor i familjen och på infrastruktur och reguljärflyg mer än på kollektivtrafik etc. Sysselsättningsåtgärder inom infrastruktur har primärt givit *män* arbeten – samtidigt som de stärkt mäns roll som familjeförsörjare och beslutsfattare. Män har också gynnats mer än kvinnor av stora statliga bidrag till och skattelättnader för bilindustrin (som länge var "motorn" i USA:s ekonomi), liksom av forskning om biltrafik och relaterad verksamhet. Åtgärderna har således gett män arbeten; producerat bilar som körs av män – och ökat mäns rörlighet. Sverige bryter dock delvis sådana mönster genom de stora satsningar som gjorts på en offentlig sektor som skapat arbete för kvinnor – på en dock mycket könssegregerad arbetsmarknad.

Att rationalisera och effektivisera välfärden under senare decennier har inneburit nedskärningar i personalintensiv verksamhet på flera håll i världen. Däremot har energiintensiv produktion inte tvingats rationalisera på samma sätt genom att priset på energi som t ex olja varit lågt eftersom priset på olja inte "internaliserat" externa, samhällseliga kostnader som ohälsa, luftföroreningar och klimatförändringar. Gällande prissättning kan ses som en *subventionering som leder till en snedvridning av konsumtion och syn på välfärd* som

gynnar en resurskrävande och ofta ohållbar varukonsumtion, på bekostnad av mer tjänsteintensiv och arbetsskapande välfärd som skulle kunna innebära fler arbetstillfällen bl.a. för kvinnor och åtgärda kvinnors tidsbrist/tidsfattigdom, stress och ohälsa.

### *Global tillväxt*

Globalt har tillväxten under senare decennier förändrat den tidigare indelningen i fattiga och rika länder vilket bl.a. Hans Rosling illustrerat på ett mycket tydligt sätt. I länder som Kina, Indien och Brasilien finns nu stora grupper rika samtidigt som folkflertalet fortsatt lever i fattigdom (World Bank Atlas). Tillväxten, baserad på ett tydligt marknadstänkande, har givit ökad materiell välfärd och i många fall också stärkt demokratiska krafter. Samtidigt har fördelningen av tillväxten många gånger varit ojämlik (World Social Report, 2005). Detta har lagt grunden både för sociala rörelser som vill minska klyftorna liksom grupper som anser, att det ökade tyngdpunkten på materiell välfärd skett på bekostnad av andra dimensioner av välfärd. Några av dessa motrörelser mot stark fokus på materiell välfärd är krafter inom flera religioner, av vilka en del mer fundamentalistiska (och därmed ofta tydligt motståndare till jämställdhet mellan könen).

## Hur problemformuleringsprivilegier styr synen på välfärd och därmed resursfördelningen

Definitionen av välfärd är avgörande för hur offentliga och andra resurser fördelas, i moderna demokratiska samhällen. Makt är och har under historiens gång alltid varit en möjlighet – och ett privilegium – att *definiera vad som är problem och vad som är lösningar*. Mäns dominans i beslutsfattande fora världen över ger män ett problemformuleringsprivilegium som kollektiv. Detta har bl.a. inneburit att könsspecifika skillnader som tillgång till samhälleliga resurser inte synliggörs. Som genusforskning påpekar *framställs därmed män som företrädare för allas intressen medan kvinnor framställs ha "särskilda behov och intressen"* (Hirdman).

- ⇒ *Istället för att analysera hur mäns behov och intressen tillgodoses med gemensamma medel tillskrivs kvinnor "särskilda behov och intressen" – trots att de mer än män använder sin tid och sina resurser för omvårdnad av andra; maken, barn och gamla (LU 2003).  
Få – om några? – analyser för fram "mäns behov och intressen", vilka istället utan krav på empirisk bevisning förutsätts vara desamma som "allas" behov och intressen.*

Problemformuleringsprivilegier innebär också rätten att avgöra vad som *inte* ska tas upp på agendan. Ett sådant exempel är att i överväganden om miljö och klimatfrågor inte uppmärksamma t.ex. inte vem eller vilka som primärt förorsakar koldioxidutsläpp och klimatförändringar. Om det gjordes skulle det visa att män genom sitt större resande är "the main "polluters". Istället inriktas diskussionen på hur tekniken – och yrkesgruppen tekniker, som mestadels är män – är lösningen på problemen.

Ytterst lite forskning, utveckling av styrinstrument och analysverktyg uppmärksammar könsspecifika skillnader som är relevanta och avgörande för hållbarhetsarbetet. På samma sätt är den sociala dimensionen av hållbar utveckling eftersatt i analyserna. Detta är oftare till nackdel för kvinnor än för män eftersom den sociala dimensionen bl.a. rör könsbaserade rättigheter och social ställning som är avgörande för kvinnors tillgång till resurser, beslutsfattan-

de m.m.

Ett aktuellt exempel på hur könsspecifika frågor helt förbises i både analys och förslag är World Watch Institutes årsrapport 2007 som ägnas åt "Our Urban Future. Här uppmärksammas inte alls att "vår" framtid i städerna (lika lite som "vår" ekonomi) sällan är densamma för kvinnor som för män. Några skäl är att kvinnor ofta saknar rätt att äga och arva mark och inte på samma villkor som män har tillgång till och inte kan påverka säkra transporter. Säkra transporter skulle väsentligt kunna underlätta kvinnors vardag, förbättra deras egen och deras barns hälsa och dessutom öka valmöjligheter i fråga om arbete, utbildning m.m.

Det sällan verifierade antagandet att män i motsats till kvinnor representerar allas intressen gör att den till synes könlösa *vänstra* rektangeln nedan framställs som allmängiltig trots att den ofta innehåller en stark manlig bias. Därför behövs den högra rektangeln som belyser könsspecifika skillnader för att ge en komplett bild av problematiken.

<p><b>Hållbar konsumtion</b></p> <p>fokus på ekologi och ekonomi</p> <p>människor=könlösa genomsnitt</p> <p>"hårda" indikatorer (BNP per capita etc.)</p> <p>mycket resurser och prestige</p>		<p><b>Jämställdhet/ icke-diskriminering</b></p> <p>belyser sociala aspekter och kvinnors underordning</p> <p>betonar maktfrågor och mäns intressen</p> <p>"mjuka" indikatorer (om våld, rättigheter m.m.)</p> <p>marginaliserad kunskap, lite resurser</p>
---	--	--

Eftersom satsningar både på ekonomi, miljö, hållbar utveckling mm fokuserar på *ekonomiska* faktorer tenderar de att inte nå kvinnor på samma sätt som män, eftersom kvinnor – särskilt fattiga kvinnor – inte befinner sig på marknaden i samma utsträckning som män. I Världsbankens rapport "China 2020" anges t.ex. att internationella erfarenheter visar att marknadsreformer tenderar att skada kvinnor oproportionerligt mycket. Resurser i form av anslag, personal, forskning mm som avsätts för att främja *ekonomisk tillväxt hjälper därmed män mer än kvinnor vilket bl.a. påpekas av*

*ekonomen Stefan de Vylder som gjort analyser av fattigdomsstrategier.*

Cirklarna i fig. 1 nedan visar hur ekonomiska satsningar har relativt god överlappning i fråga om mäns behov. Cirklarna i fig. 2 visar hur satsningarna stämmer mindre väl med *kvinnors* behov som i rådande könsstrukturer ser annorlunda ut än mäns eftersom kvinnor diskrimineras när det gäller tillgång till ekonomiska resurser som inkomst, egendom, arv mm och dessutom har andra behov än män som på grund av strukturell underordning genom utsatthet, våld, utanförskap, brist på inflytande mm.

Fig 1: Ekonomiska satsningar tillgodoser ofta mäns behov

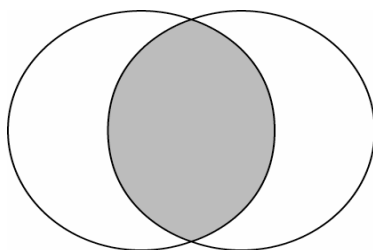
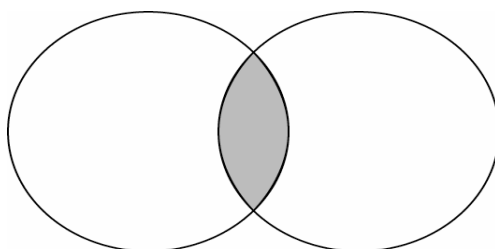


Fig 2: Ekonomiska satsningar stämmer mindre väl med kvinnors behov eftersom kvinnor ofta på grund av könsdiskriminerande strukturer förnekas tillgång till ekonomiska resurser och tillträde till marknaden. Det gäller både i fråga om lön, egendom och arvsrätt men också budgetanslag i form av sysselsättningsprojekt, utbildning, infrastruktur mm.



## 5 Hur hållbarhet mäts: om indikatorer som t.ex. ekologiska fotavtryck

Det finns ingen allmängiltig eller allmänt accepterat sätt att mäta – eller att ens tydligt definiera – vare sig fattigdom eller hållbar utveckling. Däremot finns ett antal belysande schabloner som t.ex. "ekologiskt fotavtryck" och mätningar av FN:s millenniemål som genom 48 olika indikatorer belyser BNP/capita, utbildningsnivå, hälsa m.m.

⇒ Vanligtvis finns *en* uppsättning indikatorer för utvecklingen i rika länder och *andra* indikatorer som avser södra halvklotet. Ett intressant undantag är "Swiss Agency for the Environment" som år 2005 ställde samman 17 indikatorer som är globalt tillämpbara och som ska besvara fyra globalt allmängiltiga huvudfrågor:

*Grundläggande behov: hur bra lever vi ?*

Indikatorer: mental hälsa, inkomstutveckling, våld, arbetslöshetssiffror

*Rättvisa: hur fördelas resurser?*

Indikatorer: fattigdom, bistånd, löneskillnader mellan kvinnor och män

*Hushållning med resurser: vad lämnar vi över till våra barn?* Indikatorer:

Tonåringars läskunnighet, statskuld, investeringar, verkamma i vetenskap och utveckling, habitat diversity, markanvändning

*Decoupling: hur effektivt används resurser?*

Indikatorer: hur transporter ökar mer än BNP, privata transporter vs offentliga, förbrukning av fossila bränslen per capita, materialkonsumtion.

I såväl Sverige liksom EU läggs stor vikt och mycket resurser på att utveckla indikatorer för att beskriva basläge och trender. Även i fattigdomsarbetet läggs mycket stora resurser på indikatorer bl.a. sådana som uppmärksammar kön; i motsats till indikatorer för hållbar utveckling som nästan aldrig uppmärksammar detta.

Statistik om kvinnor och män i OECD förs i termer av jämställdhet men utan kommentarer om hållbarhet. I OECD:s publikation "Women and men in OECD" 2006 konstaterar organisationens generalsekreterare i förordet att kvinnor har bättre resultat i skolan, löper mindre risk att hamna i fängelse, lever mindre isolerat än män och lever längre – medan män tjänar mer och har större chans att få inflytande och högre positioner i ekonomiska och sociala sammanhang. Inget sägs dock om hur dessa könsspecifika mönster påverkar t ex hållbar utveckling i samhällen.

Könsuppdelad statistik är värdefull men sällan ett självändamål utan den behöver analys och tillämpning. Könsuppdelad statistik är särskilt lättillgänglig i Sverige genom det stora antalet ensamhushåll – och det är enkelt att studera enskilda personer och därmed könsbaserade ekonomiska och sociala skillnader avseende t.ex. resursförbrukning. Konsumtionen kan t ex mätas i ekologiska fotavtryck och beräkningar av individuella koldioxidutsläpp, bl.a. i studier i Storbritannien, som visar att män — huvudsakligen ensamstående män – är särskilda storkonsumenter av energi och storproducenter av CO<sub>2</sub>.

⇒ *De indikatorer som används visar ofta på grundläggande värderingar och val, som bl.a. speglar vikten som tillmäts – eller vanligtvis inte tillmäts – jämställdhet och kvinnors rättigheter.*

### *Ett brett upplagt jämställdhetsindex*

Utifrån ett jämställdhetsperspektiv skulle ett index i linje med nedan vara relevant både i fråga om jämställdhet, fattigdom och hållbar utveckling:

1. Inkomstnivå (individbaserad som beaktar att inkomst inte alltid delas lika inom familjer)
2. Mödradödlighet
3. Tillgång till sexuell och reproduktiv hälsa och service
4. Utbildning, bl.a. funktionell utbildning och "legal literacy"
5. Ekonomisk jämställdhet, rätt till mark, tillgång till krediter
6. Utsatthet för våld, såväl strukturellt/traditionellt som t.ex. könsstypning samt våld i hemmen och under väpnade konflikter
7. Mobilitet, rörelsefrihet
8. (Själ-) respekt, värdighet, tillgång till viktiga nätverk
9. Tid för egen del och för t.ex. medverkan i demokratiskt beslutsfattande
10. Mängd obetalt arbete i familjen

### *Konsumtion och ekologiska fotavtryck*

Ekologiska fotavtryck gör det bl.a. möjligt att mäta hur många jordklot som krävs om alla människor på jorden skulle leva på samma sätt som den vars avtryck mäts.

En genomsnittsperson i US avger t ex ett fotavtryck om 12.2 ha, en i Nederländerna 8 och en i Indien (Hart).

#### ⇒ **Definitionen av ekologiskt fotavtryck:**

Den markyta som krävs för att producera livsmedel och annan konsumtion, för att absorbera avfall, och yta som krävs för infrastruktur. Se [www.myfootprint.org](http://www.myfootprint.org)

En styrka med denna typ av index är att mätmetoden kan ge en bild av såväl individers som grupper och hela nationers och kontinenters ekologiska fotavtryck. En svaghet är att det inte omfattar det bredare begreppet hållbar utveckling med dess *sociala dimension* som bl.a. synliggör köns specifika skillnader och könsbaserade rättigheter. En betydande nackdel

med aggregerade siffror i form av nationella genomsnitt är att de – i likhet med BNP/capita mm – inte uppmärksammar systematiska könsbaserade skillnader.

*Möjligt fortsatt analysarbete?*

Det vore intressant att i fortsatt analysarbete om jämställdhet och hållbar utveckling belysa mönster i fråga om könsspecifik konsumtion utifrån fyra prototyper; en rik man, en rik kvinna, en fattig man och en fattig kvinna. En sådan studie skulle utifrån den modell som anges i [www.myfootprint.org](http://www.myfootprint.org) kunna mata in statistiska genomsnitt som visar de ekologiska fotavtryck rika/fattiga respektive män/kvinnor avger. Utifrån en sådan analys skulle en beräkning kunna göras om hur många jordklot som skulle krävas om respektive grupps konsumtion vore allmängiltig globalt. En eventuell framtida studie skulle således t ex kunna lägga in data om faktisk konsumtion bland rika och fattiga män respektive kvinnor enligt den viktning som görs i modellen [www.myfootprint.org](http://www.myfootprint.org).

## 6 Om faktisk och ohållbar konsumtion: rikas, fattigas, mäns och kvinnors

⇒ För människor världen över finns tre områden som är centrala i fråga om privatkonsumtion:

transporter, mätt i personkm/år med flyg, bil, båt, inkl för nöjes skull

boende, mätt i bostadsyta per person (med AC, disk- och tvättmaskin mm)

dagligvaror; dvs. mat (kött bl.a. ), dryck (inkl alkohol), kläder, fritid

Både rika människor och fattiga är en del av problemen när det gäller dagens konsumtion; *fattiga för att de har tillgång till för lite resurser, och rika för att de använder för mycket resurser* (på en ofullständig marknad som varken tar hänsyn till kostnader för utsläpp, ohälsa eller klimatförändrar utan tillåter rika människor en obegränsad konsumtion av jordens begränsade resurser).

Som framgår nedan följer människors konsumtion på viktiga punkter könsspecifika mönster som visar att "förorenaren" (the polluter) oftast är en man. Detta gäller både bland rika och bland fattiga människor, eftersom kvinnor står för en mindre del av det samlade konsumtionsutrymmet, inte minst i fråga om transporter, både för att de har mindre resurser än män *och* av sociala skäl.

Mänsklig välfärd har i stora delar av världen kommit att ses som liktydig med materiell standard och konsumtionen, inte minst av varor och vissa typer av tjänster som t ex resor som ökat kraftigt de senaste 50 åren. Hur människor konsumerar är i hög grad en funktion av inkomst, förmögenhet, kön, ålder och syn på välfärd (WWI 2004).

I dag finns ca 970 miljoner människor i världens rikaste länder med en genomsnittlig inkomst på 28 500 USD. Ca 3 miljarder lever i medelinkomstländer med en medelinkomst på ca 2 000 USD dvs. ca 7 % av nivån i den rikaste världen. Medelinkomsten för de ca 2,3 miljarder människorna i de fattigaste länderna är 450 USD, dvs. knappt 2 % av nivån i den rikaste gruppen (World Bank Atlas 2006).

Enligt Forbes ([www.forbes.com](http://www.forbes.com)) finns år 2007 nära 1 000 personer med en förmögenhet som överstiger 1 miljard USD. Bland dessa dollarmiljardärer finns nu t ex fler indier än japaner. Även om flera av miljardärerna lever ett anonymt liv präglas rika människors lyxkonsumtion andra människor världen över genom reklam, film m.m. Eftersom män dominerar som beslutsfattare, i näringslivet, inom politik, media, sport och som trendsättande ikoner (t.ex. i filmer), vore det intressant att analysera i vad mån män — inte minst rika män — påverkar konsumtionens *globala* inriktning. En antydning om detta ges i en rad sk livsstilsmagasin och reklam som uppmuntrar till ökad konsumtion av lyxvaror såsom bilar, båtar, datorer, teknik, resor, diamanter m.m. vilket illustreras i bl.a. livsstilsmagasin som det amerikanska "Best Life", artikeln "What matters to men", november 2006.

En grundprincip för konsumtionen tycks för många vara "allt – nu". Motpolen till det tycks vara Mahatma Gandhi som framhållit att förmåga att välja och avstå förädlar människan.

⇒ Det talas mycket om kvinnors shopping. Det vore intressant att göra en analys av hur stora belopp det rör sig om i förhållande till de inköp som görs av män (i motsvarande inkomstgrupper) som mer torde omfatta större kapitalvaror samt hemelektronik, datorer etc. – och givetvis energislukande fritidsbåtar, motorcyklar och stora bilar.

USA förbrukar per person ungefär dubbelt så mycket resurser som en person i EU, som i sin tur förbrukar mer än hela Asiens befolkning, trots att den är 4-5 gånger så stor som EU:s (UNEP 2006).

I rapporten om uppfyllandet av FN:s millenniemål (MDG) 2006

anges i fråga om mål 7 som rör hållbar utveckling att de utvecklade länderna (med ca 1/6 av jordens innevånare) år 2003 stod för ca hälften av världens samlade utsläpp – 12 106 miljoner ton CO<sub>2</sub> av totalt 25 168 miljoner ton. Utsläppen per capita angavs för samma år i rapporten vara tre gånger så stor i rika länder som i fattiga: 12,9 i jämförelse med 4,0 (FN:s MDG-rapport 2006).

### ⇒ **Energiförbrukning och koldioxidutsläpp i centrala länder**

IEA:s siffror för global energikonsumtion (2002) visar att i genomsnitt används ca 25 % av all energi för transporter. En miljard av jordens 6 miljarder människor på jorden använder 75% av all energi och förorsakar merparten av utsläpp från industri, gifter och konsumtionsvaror.

OECD anger att ett 10-tal länder hör till gruppen storkonsumenter av energi mätt per capita och i s.k. ton oljeekvivalenter 2006: Canada, USA, Sverige, Norge, Finland, Belgien, Saudiarabien och Australien.

Världsbankens rapport "*China 2020*" (2006) konstaterar att Kina år 1820 var världens största ekonomi men idag står för mindre än EU av jordens energiförbrukning. Merparten av energin är kol med extremt låg verkningsgrad/energieffektivitet. Kina har idag ca 3 % av jordens bilpark. I städerna ökar antalet bilar med 15-20 % per år (Zhongan 2004).

Som WCBDC visar skiljer sig Japans resursförbrukning per person markant från övriga OECD genom att Japan har det lägsta antalet körda personkilometer per år och ett av jordens bäst utbyggda kollektivtrafiksystem.

## **A. Rika mäns och kvinnors konsumtion och livsvillkor**

Ekonomisk tillväxt och ökad konsumtion i OECD-kretsen har under senare decennier givit människor möjlighet till bl.a. större bostäder och ett bredare utbud av dagligvaror ("Tänk om", 2006). Framförallt har konsumtionsutrymmet för transporter ökat. Män-

niskor reser idag markant mer än tidigare generationer, både dagligdags och på semester, och en stor del av livsmedel mm som dagligen konsumeras består av varor som transporterats långa sträckor.

Som framgick av FN-rapporten till FN:s kommission för hållbar utveckling år 2005 så har EU kraftigt minskat resursåtgången i fråga om fossila bränslen inom boende och industriell tillverkning – men hela den energibesparing som gjorts inom EU-kretsen avseende boende och industriell produktion har ätits upp av ökningarna inom transportsektorn som ökat med 70 % på 30 år (ECEs rapport till CSD, 2005).

För att tillgodose mäns och kvinnors önskemål ifråga om konsumtion eftersträvar länder och regeringar kontroll över erforderliga resurser, med olika medel som handel, diplomati och i sista hand militära medel. Överväganden om sådana frågor redovisas bl.a. i boken "Resource Wars" (Klare 2001).

⇒ Flera forskare bl.a. Bradley betonar att de rika har ett mycket större "Habitat" (dvs. del av jordens yta som de förbrukar genom sin konsumtion) i förhållande till fattiga. Det innebär att se rikas Habitat kostar på betydligt mer för jorden som helhet. Trots detta framställs det ofta som om det är de fattiga som utgör problemet och primärt behöver förändra sitt beteende.

Bradley konstaterar också att det ofta är de som talar mest om hållbar utveckling som genom sitt resande mm står för merparten av de utsläpp som förorsakar klimatförändringar.

### *Exemplet Sverige:*

Det faktum att BNP ökat med 75 % i Sverige sedan 1975 har lett till att konsumtionen ökat kraftigt under denna tid och att många svenskar kunnat konsumera alltmer varor och tjänster som skulle kunna tecknas som "bonuskonsumtion". Hushållen har således ökat den andel som läggs på kommunikation, fritid,

underhållning och kultur, rekreation, charterresor, hotell, cafeer och restauranger. Svenskar bor också på allt större bostadsytor och reser cirka 50 procent mer än för 25 år sedan, främst till och från jobbet, skolan, butiken etc. Under de senaste tio åren har flygtrafiken ökat markant ("Tänk om", 2006).

I Sverige ligger konsumtionen över EU-snittet eftersom svenskar i genomsnitt bor större än övriga EU-medborgare, kör mer energikrävande fordon och äter mer kött. Därmed har svenska konsumenters miljömässiga fotavtryck – dvs. den miljöpåverkan konsumenterna orsakar miljön mätt i yta, hektar – uppskattats till 6-7,0 jämfört med det europeiska genomsnittet 4,9 (ibid.).

Sverige hör till den hälften inom OECD som konsumerar mest energi per producerad BNP-enhet och den tredjedel inom OECD som använder mest energi per capita (OECD Factbook 2005). I gengäld hör Sverige till de OECD-länder som är minst beroende av fossila bränslen och som är ledande när det gäller användning av förnybar energi. Sveriges koldioxidutsläpp har också minskat med 40 % de senaste decennierna.

I det svenska samhället påverkas individers möjligheter och livsvillkor starkt av kön eftersom *konsumtion är påtagligt könsrelaterad*. Kvinnor köper t ex oftare basförnödenheter i form av mindre dyra men återkommande förbrukningsvaror till hela familjen, såsom mat, kläder och hushållsartiklar, medan män i högre utsträckning köper dyra kapitalvaror och oftare står som ägare av t.ex. bostad, bil och hemelektronik. Män äter oftare ute än kvinnor, och konsumerar mer alkohol och tobak/snus än kvinnor ("Tänk om", 2006).

Många produkter som i dag finns på marknaden är skapade efter det ena eller det andra könets kroppar, intressen och behov ("Tänk om", 2006). Människors konsumtion är också en spegling av att kvinnor överlag tjänar mindre än män och har mindre pengar att röra sig med (LU 2003).

*Konsumtion per utgiftslag i Sverige 2004 enligt SCB 2006*

Utgiftstyp Kronor/p	Män	Kvinnor	Mäns konsumtion i förhållande till kvinnors
Utemåltider	2 010	1 370	3/2
Alkohol	360	160	2,5/1
Tobak	620	380	2/1
Förbrukningsvaror	190	820	1/4
- (inkl. hygien)	40	800	1/20
Hushållstjänster	620	1 220	1/2
Kläder och skor	3 010	4 720	2/3
Hälsa och sjukvård	1 470	2 450	2/3
Transporter	1 350	740	3/2
- därav drift av bil	670	380	2/1
Fritid	2 800	2 650	2/1
- därav sport	1 350	970	3/2
- böcker, tidningar, tv-licens	430	690	2/3

Som framgår av tabellen ovan konsumerar män i snitt mer än kvinnor på en handfull stora områden: utemåltider, alkohol, tobak/snus, transporter samt sport. Kvinnor å sin sida konsumerar mer i genomsnitt än män i fråga om förbrukningsvaror inklusive personlig hygien, sjukvård och hälsa, kläder och skor samt böcker/kultur.

⇒ **Fortsatt analys**

I tillägg till tabellen ovan kan konstateras att män/pojkar betydligt mer än kvinnor använder och står som ägare för stora fritidsbåtar, bilar och MC som förbrukar stora mängder bensin. Män äter också generellt betydligt mer rött kött än kvinnor och konsumerar mer alkohol och droger.

Kvinnor å andra sidan läser enligt många undersökningar mer och använder mer av sin fritid än män åt kultur: en förhållandevis miljö- och klimatvänlig fritidsaktivitet.

*Det vore intressant att göra en ekologisk och social hållbarhetsanalys och jämföra mäns och kvinnors konsumtionsmönster utifrån energinnehållet i respektive köns-specifik "konsumtionskorg". Det vore också givande att ur ett hållbarhetsperspektiv relatera konsumtionskorgarna till synen på välfärd och välbefinnande, bl.a. utifrån studier av den typ som gjorts inom ramen för World Value Systems (Ingelhart m.fl.).*

*Effekterna av rika människors konsumtion, i den egna närmiljön och i andras miljöer*

I dagens globaliserade samhälle där varor ofta produceras i andra länder än de konsumeras är det svårt för den enskilde konsumenten att uppfatta vilka konsekvenser konsumtion, boende och transporter får för miljön – även om denna bild börjar bli tydligare efter t ex de senaste årens svåra torka i Australien, orkaner i Karibien och New Orleans mm. Problem som skogsavverkning, industriella utsläpp etc. som följer av vissa varors framställning och återvinning är ändå inte alltid synliga för konsumenterna. Utsläpp av t ex växthusgaser får heller inte alltid tydliga konsekvenser i det egna området, utan det är kanske framförallt *andra* regioner som får problem med översvämningar, ökenspridning etc. Det gäller t ex de fattigaste små länderna som är öar (kategorin SIDS i FN:s kategorisering) som många gånger drabbas hårt av andra rikare länders och befolkningars koldioxidutsläpp.

Livsstil och konsumtion med problematiska miljökonsekvenser kan fortgå eftersom *problemen inte alltid upplevs av de som förorsakar dem*. Många gånger är kvinnor, äldre och barn mer utsatta för miljörisker jämfört med yrkesverksamma män då de i sin vardag vistas eller leker nära avfallsstationer, transportleder och förorenad mark. Inom miljörettsdebatten diskuteras också vad som och hur vissa fenomen identifieras och uppmärksammas som viktiga miljöproblem medan andra förbises. Återigen återfinns en genusproblematik där miljöfrågor kopplade till ekonomisk tillväxt

uppmärksammas mer jämfört med miljöproblem som rör kvinnors och barns livsmiljöer (Bradley, 2004).

## B. Fattiga kvinnors och mäns konsumtion

Ungefär en halv miljard människor globalt lever i det som betecknas som "survival economy", med begränsat anspråktagande av jordens resurser och energi i jämförelse med rika människor. De fattiga människornas låga konsumtion och låga CO<sub>2</sub>-utsläpp kan sägas utgöra en räddning för rikare människor eftersom de fattiga så begränsat tär på mänsklighetens gemensamma resurser.

Som anges i FN:s generalsekreterares rapportering till CSD 2006–2007:

- saknar 54 % av befolkningen i utvecklingsländer saknar tillgång till modern energi
- utgörs 80 % av de fattigas tillgångar av naturresurser
- drabbas de fattiga hårdast av global uppvärmning.
- Utgör global uppvärmning ett hot mot nationers fortbestånd vilket särskilt drabbar många fattiga ö-länder.

⇒ *Kvinnors el-lösa, farliga och tungrodda arbetsplatser i hemmen*

I Afrika söder om Sahara har bara ca 5 % av befolkningen tillgång till elektricitet. Detta drabbar ofta kvinnor mer än män eftersom är hänvisade till hemmet som arbetsplats (även när de också har lönearbete) och i hemmen saknas el, och därmed pumpar och ljus. Avsaknaden av el och av säkra och tillgängliga transporter för kvinnor minskar också kvinnors tillgång till utbildning, till sjukvård, betalt arbete, nätverk mm. Framför allt innebär avsaknad av energi att kvinnors arbete blir tungt och tidskrävande vilket minskar kvinnors möjlighet att medverka i beslutsfattande på jämställda villkor med män som ofta har mer fri tid än kvinnor (World Bank Atlas, 2006 samt Blackden).

Fattiga kvinnors och mäns olika tillgång till energi är huvudsakligen en funktion av att fattigdom tar sig mycket olika uttryck för kvinnor respektive män. Individens fattigdom – och utsatthet i vidare mening – bottnar i frågor om makt som har en rad könsspecifika uttryck och från födseln ger flickor och pojkar olika uppsättningar rättigheter, vilket präglar möjligheterna att göra val i fråga om livsstilar.

En samfäll bild av kvinnors och mäns fattigdom, såsom den framställs i Världsbanks- och FN-dokument och också bland enskilda organisationer, tenderar att bekräfta följande: En stor del av världens fattiga är kvinnor, trots att fattiga kvinnor arbetar längre dagar och är ekonomisk mycket aktiva – men ofta i arbeten som ger liten eller ingen inkomst. Fattiga kvinnor på södra halvklotet kontrollerar, eller äger en mycket begränsad del av jordens marktillgångar, finansiella resurser, teknologi etc., också i förhållande till fattiga män.

Kvinnor och flickor lever ofta socialt ohållbart genom att de ofta utsätts för ett könsrelaterat våld, som sällan beivras av samhällets institutioner. Kvinnor har också mycket begränsat inflytande på beslutsfattande på alla nivåer; i familjer, på bynivå och i parlament och näringsliv.

*Skillnaderna mellan könen i tillgång till resurser och konsumtion är störst i fattiga familjer*

Skillnaderna mellan könen tenderar som Världsbanken framhåller att vara störst i de fattigaste familjerna. Många studier och forskare som Amartya Sen och Naila Kabeer visar att familjen sällan är den enhet för jämn fördelning av resurser som ekonomer ofta utgått från, utan kvinnor och flickor äter sist och sämst och får mindre pengar, utbildning, utrymme mm. (Sen, Amartya).

Studier i både Latinamerika och Asien visar exempel på att fattiga män inte ger hela sin inkomst till familjen att fördelas jämt inom hushållet utan behåller mellan en 1/3 och 2/3 av inkomsten för egen räkning och personliga inköp (Chant).

Undersökningar visar att konsumtionsmönstren i fattiga familjer skiljer sig markant med avseende på kön, t ex genom att pojkars och mäns behov av sjukvård och utbildning prioriteras framför flickors och kvinnors, att kvinnor och flickor ofta äter sist och minst etc. (Kabeer m.fl.). Detta uppmärksammas sällan utan ett vanligt och till synes könsneutralt synsätt definierar fattigdom enbart enligt vänsterkolumnen, dvs. i form av fattigdom, ohälsa etc. Den högra kolumnen ger en mer korrekt bild som också lyfter fram skillnader baserade på kön:

ohälsa	könsrelaterad ohälsa
brist på inkomst	kvinnors brist på lön
hunger	kvinnor äter ofta sist och sämst
osäkerhet, utsatthet ring	våld mot kvinnor och diskriminering

Världsbanken betonar att kvinnors fattigdom både drabbar kvinnor i stort — och samhället, eftersom hela samhällets tillväxt hämmas av kvinnors fattigdom (World Bank Atlas).

◆ *Proposition 2002/03:122 "Gemensamt ansvar: Sveriges politik för global utveckling"*

Propositionen utgår från ett rättighetsperspektiv som betonar alla människors lika värde och de fattigas perspektiv (som ofta är olika för kvinnor och män). Den lyfter fram jämställdhet som central målsättning, och skapar förutsättningar för ett förstärkt fokus på att söka ge kvinnor och män likvärdiga villkor och uppmärksamhet och motverka könsdiskriminering.

I frågor om kvinnors fattigdom är det viktigt att också belysa mäns agerande — eftersom könsdiskrimineringen är en viktig orsak till kvinnors fattigdom. Sverige har sedan decennier varit pådrivande internationellt för att uppmärksamma män och maktfrågor i diskussioner om jämställdhet och fokus har alltmer lagts på de system som gjort kvinnor — och många män — sårbara. Arbetet har bl.a. uppmärksammat mansforskare som visat hur makt och våld inte är självändamål utan viktiga medel

för att bevara privilegier som män har som grupp. Det ska dock betonas att också kvinnor kan få del av privilegierna om de inte öppet ifrågasätter gällande strukturer.

## 7 Om ekonomi, makt, livsstilar och samband mellan människors konsumtion och produktion

Kvinnors och mäns livsstilar bottnar bl.a. i ekonomiska förutsättningar, maktpositioner och kön, som präglar synen på vad välfärd är — vilket i sin tur avgör vad människor kan och vill konsumera. Tidsstudier visar att kvinnor genom sin funktion världen över har huvudansvar för hem, barn och äldre släktingar. Detta gäller både för kvinnor som arbetar heltid i hemmen och för yrkesarbetande kvinnor, t ex i Sverige. Som framgår av det svenska finansdepartementets långtidsutredning 2003 bär kvinnor huvudansvaret för vård av hemmavarande eller sjuka barn och skötsel av hemmet. Kvinnor har att välja på att antingen avsätta egen tid för sådan vård eller inom familjen ansvara för att extern hjälp införskaffas, antingen i form av privata eller kommunala tjänster. Kvinnor handlar också oftast på ett sätt som mer tillgodoser barnens intressen och behov än vad män gör (Barnombudsmannen samt Nyman).

Enligt LU är skälet till arbetsfördelningen i hemmet att *kvinnor generellt fortfarande ses som "junior partner" när det gäller svenska familjers försörjning — medan mannen ses som "junior partner" när det gäller hemarbetet* (LU 2003).

### ◆ För kvinnor är social rationalitet ofta en viktigare överlevnadsfråga än ekonomi

För kvinnor och män begränsas individuella val i fråga om arbete och ansvar för barn och hem av traditionella könsroller som styr människors sociala beteenden mot vad som förväntas av en "riktig" kvinna respektive en "riktig" man. Detta lyfts fram i LU som en förklaring till varför kvinnor inte gör val som präglas av ekonomisk men väl social rationalitet, d.v.s. något som ger hög social acceptans i omgivningen (t.ex. att ta hand om gemensamma barn; något fadern "kan" välja bort). Kvinnors större ansvar för ett gemensamt hem (inklusive det som

skämtsamt kallats "vård av frisk man") är också något som röner hög social acceptans i stora delar av världen.

I Sverige "budgeteras" kostnader för hushållstjänster som är till gagn för familjen som helhet på kvinnor i familjer. Denna typ av "kontering" ger en felaktig bild av att hushållstjänster enbart tillgodoser kvinnors behov och utgör en del av kvinnors konsumtion.

Lönearbete och högre löner för män vs kvinnor generellt ger män större ekonomiska ramar (SCB 2006, LU 2003). Detta ger i sin tur upphov till större konsumtion bl.a. av kapitalvaror. Svensk forskning visar att män har starkare "bargaining power" genom sin högre inkomst och mer än kvinnor kan avgöra hur stor del av hushållets samlade medel som ska läggas på en ny bil, hemelektronik m.m.

*I ett historiskt perspektiv intar materiell konsumtion en mycket dominerande roll i dag i samhällen världen över (WWI 2004).* För stora grupper har livsstil kommit att definieras i termer av konsumtion av varor och tjänster. Detta påpekas i rapporten från World Watch Institute (WWI) 2004 som helt ägnas åt konsumtionsmönster. Enligt WWI dominerar konsumismen samhällen världen över nu så markant att den framstår som den verkliga "segrande modellen" efter konflikten mellan öst och väst under det kalla kriget.

För rikare länder och grupper ger utbudet i en föränderlig, globaliserad värld individer allt större valmöjligheter. Detta gäller särskilt män som har större frihet än kvinnor världen över. Det vi betecknar som "konsumtionsval" är dock sällan "frivilliga" ens för rika människor utan formade av våra tid- och platsbundna förväntningar, sociala och andra förutsättningar, ekonomiska resurser, hälsa, ålder och kön mm. Konsumtionen har blivit ett uttryckssätt för gruppstillhörighet, status etc. och har som sociologen Anthony Giddens påpekat, blivit ett uttryck för vår "self identity".

*Framväxten av en global "consumer class"*

En norsk studien av Nyberg och Sto visar att det finns en global "consumer class", särskilt medelklass världen över, – d.v.s. också i det som betecknas som "fattiga" länder, som uppvisar tämligen likartade preferenser och konsumtionsmönster, liksom könsspecifika skillnader. Den stora medelklassgruppen påverkas liksom andra grupper fortlöpande av reklam, populärkultur, t ex genom såpoperor som visas världen över och som förmedlar bilder av vad som förväntas av "en riktig man" och "en riktig kvinna", i form av relationer, livsstilar och konsumtionsval. Eftersom det är viktigt för mänsklig överlevnad att åtnjuta social acceptans behöver vi som individer fortlöpande bekräfta vår identitet, bl.a. i egenskap av kön. Detta gör att vi hela tiden bekräftar vår könsroll, med gester, kläder, uppträdande mm, varje dag, flera gånger om dagen, vilket bl.a. Judith Butler framhåller. För män är det ofta fråga om att bekräfta manlighet i termer av makt, auktoritet, kompetens, risktagande, potentiell våldsanvändning mm. För kvinnor innebär det ofta att framstå som attraktiva, omvårdande mm och att inte upplevas som hot mot eller ifrågasättande mäns makt.

**Om konsumtionsval som funktion av vad kvinnor och män producerar**

För att försöka analysera och förstå kvinnors och mäns olika levnadsvillkor, sociala villkor, "livsstilar" och konsumtion behövs ökad kunskap om vad kvinnor och män producerar, både i hemmen och i sina yrkesliv — vilket fortfarande världen över är en funktion av kön, genus och könsroller. Det är också en viktig faktor för individers tidsanvändning och möjligheter att delta i demokratiskt beslutsfattande.

Den svenska regeringens långtidsutredningen visar hur den svenska arbetsmarknaden fortfarande är starkt könssegregerad och kvinnor dominerar i låglöneyrken och som deltidsarbetande, med stat, kommun eller landsting som arbetsgivare. Kvinnor är därmed mer beroende av staten som uppdragsgivare och mer positiv till offentlig verksamhet, både i egenskap av arbetstagar och som den som på familjens vägnar "konsumerar" vård och omsorg (LU 2003).

Merparten av männen i Sverige är anställda av privata arbetsgivare och därmed mer positiva till privat verksamhet och till marknaden än vad kvinnor är (ibid.).

Män tjänar mer än kvinnor i alla åldersgrupper och den genomsnittliga disponibla inkomsten (av stor vikt för konsumtion och livsstil) för kvinnor i Sverige 2002 var knappt 70 procent av den genomsnittliga inkomsten för män. Den disponibla inkomsten per konsumtionsenhet för familjer där båda föräldrarna är födda utanför EU motsvarade samtidigt 78 procent av genomsnittet ("Tänk om" 2006).

Enligt studien "Genusperspektiv i folkhälsoarbetet" tilldelas män i Sverige också dyrare åtgärder i sysselsättningsfrämjande program genom dyrare utbildning, utrustning, mindre grupper mm. Motionslokaler som till synes är öppna för alla kan inte användas av flera invandrarflickor som använder slöja. Flickor fostras i att vänta, låta sig blir avbrutna etc. medan pojkar uppfostras i stärkt självförtroende och att dominera över flickor.

### *Risken att kvinnor får stå för den "demografiska utmaningen" till priset av ökad ohälsa*

Kvinnors yrkesval präglas ofta mer av sociala än av ekonomiska hänsyn. Den vårdande rollen för kvinnor aktualiseras nu alltmer i perspektiv av den sk demografiska utmaningen med en åldrande befolkning och krympande offentliga resurser — något som länge präglat t ex det japanska samhällets kvinnor. Redan nu förväntas kvinnor i Sverige men inte män ta hand om gamla föräldrar, vilket i likhet med den förmoderna samhällen ålägger kvinnor att ta huvudansvar både för sina egna och för makens föräldrar. I Sverige ökar stress och psykisk ohälsa bland många kvinnor och särskilt bland unga flickor, och kan finnas skäl att förmoda att ohälsan bland äldre lågutbildade kvinnor har att göra med nedskärningar och ökad press i arbetslivet. Folkhälsoinstitutet beräknade i en studie 2005 att psykisk sjukdom var den vanligaste formen av ohälsa för kvinnor i Sverige (Folkhälsoinstitutet).

Folkhälsoinstitutets studien visar också att mäns våld mot kvinnor är ett omfattande men försummat folkhälsoproblem, att kvinnor

och flickor har mindre tillgång till rekreationsytor pga. av säkerhetsskäl, att kvinnor lever längre än män men har större ohälsa genom oro, stress och ångest, bl.a. relaterad till dålig ekonomi och ansvar för andra människor. Dessutom visar studien att mäns alkoholproblem och drogmissbruk får mycket stora sociala konsekvenser för omgivning i motsats till kvinnors missbruk, genom våld mot andra (inte minst kvinnor och barn) samt rattfylla som skadar och dödar andra i trafiken.

Ohälsan är kostsam, både för individen och samhället och de totala utgifterna i statsbudgeten i Sverige för sjukpenning uppgår till samma belopp som poster som utbildning och försvar (Finansdepartementet, 2007).

Bland människor som pensionerar sig vid 60 års ålder finns ett tydligt könsmonster: *männen pensionerar sig för att de har en god ekonomi och god hälsa – medan kvinnorna pensionerar sig för att de är sjuka och utslitna efter dåligt betalda jobb* inom bl.a. vård och omsorg — trots att de vet att deras redan dåliga ekonomi försämrats ytterligare vid tidig pensionering.

Kvinnor dominerar ofta som vårdnadsgivare i ett globalt perspektiv, såväl i hemmen som betalt vårdarbete i världens lägre avlönade delar. Globalt framgår omfattningen av värdet av kvinnors obetalda arbete i hemmen enligt Världsbanken av att ca fattiga kvinnor står för cirka 75 % av all den vård som fattiga människor världen över erhåller totalt sett – eftersom de fattiga sällan har råd att söka vård på sjukhus utan huvudsakligen hänvisas till vård i hemmen ("Voices of the poor", del 1).

I flertalet länder globalt kan rika kvinnor köpa sig fria från hemarbete genom att anställa hushållshjälp vilket bl.a. Marcela Tovar belyser i sin forskning om kön och social hållbarhet. I de nordiska länderna som sökt kombinera jämställdhet mellan könen med jämlikhet mellan inkomstgrupper har endast en mindre grupp hushåll mer omfattande extern hushållshjälp med annat än barnomsorg, och i vissa fall städning (LU 2003).

## 8 Om kvinnors och mäns rörlighet, transportbehov och CO<sub>2</sub>-utsläpp

Människors möjlighet till rörlighet – dvs. mobilitet – har genom historien varit en nyckel till möjlighet att påverka det egna livet, utkomst och frihetslängtan. Människor har färdats vida omkring – men det har då varit berättelser om män; erövrare som Djingis Khan, upptäcktsresande som Herodotos, Marco Polo, Columbus, forskare som Linne m fl. Om kvinnor rest under historiens gång har de ofta tvingats göra det i manskläder.

### ◆ **Mobiliteten har sällan varit kvinnornas historia.**

Kvinnor har i alla tider haft mindre frihet än män, inte bara som mödrar utan kvinnor generellt. I modern tid har emellertid kvinnors stärkta sexuella och reproduktiva rättigheter förändrat kartbilden och ökat kvinnors mobilitet och därmed kvinnors möjligheter till såväl lönearbete som deltagande i beslutsfattande på olika nivåer.

*Det faktum att kvinnor reser avsevärt mindre än män mätt i t.ex. personkm per bil, flyg, båt, MC gör att kvinnor förorsakar väsentligt mindre utsläpp av CO<sub>2</sub> än män, och mindre klimatförändringar än män. Om kvinnors konsumtionsnivå skulle vara norm skulle både utsläpp och klimatförändringar vara väsentligt mindre än idag.*

För kvinnor har alternativet ofta varit att inte förflytta sig, dvs. att undvika transporter. Det andra alternativet har ofta varit att gå, eller att använda de enklaste och billigaste transportmedlen som t ex cykel (Vägverket, rapp. 2005:110).

Bilden nedan illustrerar situationen – hur merparten av jordens befolkning i huvudsak åtnjuter begränsad rörlighet eller använder enkla transportmedel – medan en minoritet använder bil och flyg – där också den största delen av de ekonomiska resurserna satsas.



### *Mobilitet – alltmer en fråga om automobilitet*

Vid andra världskrigets slut fanns 46 miljoner bilar i världen och 75 % av dem var registrerade i USA. Idag uppskattas antalet registrerade bilar till 620 miljoner. Ca 9 % av jordens befolkning äger en bil (Thynell, 2003). Merparten av dessa kan antas vara män eftersom andelen män som äger bil i ett så jämställt land som Sverige är 75.9 % (Svenska Vägverkets uppgift per telefon 2007-03-20).

Prognoserna som görs både i EU, FN och inom det privata näringslivet (bl.a. WBCSD) visar på en stadig ökning av energibehoven inom transportsektorn. Detta är oroande eftersom transporter enligt EU idag står för ca 1/3 av utsläppen av CO<sub>2</sub>. Prognosen är också att denna del av människors konsumtion fortsätter att öka — inte minst

om man räknar in transporter av varor (Vägverkets rapport 2005:110).

*Exempel: Bilism i rika länder som Sverige och USA*

I Sverige står bilen för 2/3 av alla persontransporter och personbilarna stod för 2/3 och lastbilar för 1/3 av alla körda kilometer. Vägtransporterna föranledde år 2006 ca 30 % av CO<sub>2</sub>-utsläppen och av dessa stod personbilarna för ca 60 % och lastbilar för 40 %. De senaste 10 åren har transporter ökat med 14 % och till 2020 förväntas persontransporterna öka med 35-40 % och godstransporterna med 50 % (SOU 2006:2). Ökningen är en följd av hur vi bygger och planerar, med bl.a. *regionförstoring* i det som ibland kallas det "postindustriell bebyggelse" och som *byggs efter den bilburnes behov*. Regionförstoringen har ökat mäns resande men minskat kvinnors arbetstid och mobilitet och inneburit att fler kvinnor arbetar närmare hemmen – vilket också begränsat kvinnors val på arbetsmarknaden (Friberg).

Enligt US Census Bureau körde år 2006 9 av 10 arbetstagare i USA i egen bil till arbetet. 3 av 4 kör ensamma. Gruppen som pendlar långt växer i USA: ca 3,5 miljoner har en körtid om 2 timmar per dag – i varje körriktning. Av dessa är ca 2/3 män. Ungefär 10 miljoner amerikaner kör över en timme i varje riktning per dag. Det ökade bilkörandet har bidragit till tilltagande ohälsa i form av fetma, stress, trafikolyckor mm. (US Census Bureau).

Liksom i Sverige anses det ökade bilåkandet vara en direkt funktion av stadsplaneringen med arbetsplatser i olika centra, omgivna av förorter, "suburbias", med bostadsområden utan affärer och trottoarer, som baseras på att människor är bilburna. Med män som är borta från hemmet ca 14 timmar per dygn uppger sig många av hemmavarande eller deltidsarbetande kvinnor var "som ensamstående" (US Census Bureau). Motsvarande iakttagelser har gjorts i Japan.

I Sverige har ungefär var fjärde förvärvsarbetande mindre än 1 km till arbetet men var tredje har mer än en mil till arbetet. Den svenska bilparken är äldre och mer bensinslukande än genomsnittet i EU.

- ◆ **Män står för merparten av allt bilkörande i Sverige**  
Vägverket konstaterar följande i sin rapport "Res jämt":  
År 2007 var ca. 6,9 miljoner bilar registrerade i landet av vilka endast 1,7 miljoner på kvinnor  
Kvinnor utgör merparten – 2/3 – av alla hushåll som saknar bil/körkort. Ungefär 40 % av alla förare kör mindre än 2,5 km per dag i snitt.  
Män kör mer bil än kvinnor, bl.a. genom mäns större pendlande till arbetet.  
En mycket liten grupp i Sverige – 10 % av alla bilförare, primärt män – står för 60% av allt bilkörande och därmed förenade utsläpp och miljöpåverkan i Sverige. En försiktig beräkning att övriga bilister – kvinnor och män – kör ungefär lika mycket och delar jämt på de resterande 40 % innebär att män står för ca 75 % av allt bilkörande mätt i personkm i Sverige.

Rapporten "Res jämt" konstaterar också att kvinnor fostras till lyhördhet för andra och att inte sätta sina egna intressen i främsta rummet medan män fostras i att visa mod och i risktagande – vilket tydligt återspeglas i tydliga könsspecifika beteenden i trafiken. Enligt Claes Tingvall vid verket hänger mäns risktagande samman med synen på dem själva som "självständiga individer som bara inordnar sig när de själva vill medan kvinnor har en större förmåga att tänka kollektivt och inordna sig". Män, särskilt unga män, kör således generellt mer risktagande och aggressivt, och står för merparten av alla trafikolyckor. Kvinnor förorsakar ytterst sällan dödsfall för andra trafikanter och om kvinnors körbeteende skulle vara norm skulle trafikolyckorna reduceras markant. Män kör också de största och mest bensinslukande bilarna (Vägverket 2005:110). Tingvalls samlade bild är att "kvinnors perspektiv är mänskligare men kvinnorna har inte tillräcklig tyngd i besluten".

En slutsats av rapporten "Res jämt" är att kvinnors och mäns resande och trafikbeteende bl.a. skiljer sig på tre områden:

- ❖ Synen på säkerhet och risktagande och vilka risker som är acceptabla eller inte.

- ❖ Prioriteringar av långa resor och satsningar på infrastruktur för dessa versus väl utbyggda kommunikationer i närområdet.
- ❖ Val mellan bilar och offentliga kommunikationer

*Mycket av samhällets resurser går till vägar, automobilitet och flyg*

Män använder också flyg mer än kvinnor, och dominerar markant i fråga om det mer energikrävande reguljärflyget för tjänsteresor. Kvinnor använder däremot mer kollektiva transporter; bussar och tåg, men reser också med flyg men då huvudsakligen charter vid semesterresor. Kvinnor är mot bakgrund av ovan mer positiva till och mer beroende av kollektiva transporter än män (Vägverket 2005:110). Män å sin sida föredrar bilar och det den svenska forskaren Merritt Polk kallar "automobilitet". Som Polk framhåller har detta betydande nackdelar och är ett mycket resurskrävande och ohållbart sätt för samhällen att lösa transporter av varor och personer från en punkt A till B. (Vägverket 2005:110).

**♦ Män världen över dominerar beslutsfattande som rör transporter — liksom journalistik om bilbranschen.**

I vägverkets rapport 2005:110 framhåller verkets generaldirektör Ingemar Skogö att "vägar planeras av medelålders manliga vägingenjörer". Claes Tingwall, Vägverket, konstaterar att "transportsektorn är byggd och utformad av män för män".

Det stora antalet talare vid konferenser om bilar, infrastruktur och regionplanering kan lätt bekräfta intrycket av att konferenserna planeras av och för män. Ett annorlunda tilltal, språkbruk och problemformulering bl.a. genom en ökad medverkan av kvinnor skulle sannolikt kunna rikta in diskussionerna på frågeställningar och resurser som rör kvinnors behov av resande och transporter.

Som det nu är anslås *samhällets gemensamma resurser ofta i första hand för de transportområden som män*

*använder och prioriterar:* investeringar i vägtrafik och reguljärflyg. I Stockholms kommun t ex anslås för perioden 2004-2015 totalt 381 miljarder Skr för vägtrafik medan kollektivtrafiken skärs ner och kostnaderna förs över på passagerarna. Det är också i huvudsak män som utnyttjar statliga bidrag i form av förmånsbeskattning av bil i samband med tjänsteresor i Sverige.

I Sverige kör ofta kvinnor bil i egenskap av mammor som när de använder bil (i den mån de förfogar över någon) gör det för att köra sina barn till olika aktiviteter och inhandla mat för tillgodose hela familjens behov. Män däremot kör ofta ensamma i sin bil, och mest till och från arbetet. I statistiken jämförs dock ofta "kvinnors och mäns" användning av bil – medan det vore mer relevant att jämföra gruppen "mammor med barn" med gruppen "män."

Det är också viktigt att som bl.a. Polk observera att bilen för flertalet kvinnor utgör ett transportmedel medan den för män ofta en symbol som de är beredd att lägga mycket av sitt (eller familjens) konsumtionsutrymme på för att visa mannens status, attityd, rikedom, mod, smak etc.

## **Exempel 2, fattiga länder – fysisk rörlighet på Södra halvklotet: snabba förändringar och oplanerad urbanisering**

Västvärldens livsstil har globaliserats och omfattas av allt fler människor. Globalisering innebär bl.a. att fler personer lever i urbana områden. Det finns idag 300 städer i världen med mer än 1 miljon innevånare. I 24 av dessa sk megastäder bor mer än 10 miljoner personer. Den snabbast växande regionen i världen är Asien och uppskattningar visar att snart kommer 60 procent av världens 6,3 miljarder människor att bo i Asien (UD:s hemsida 2006).

Den ökade ekonomiska tillväxten och det moderna samhällets utbredning till andra kulturer har bidragit till att skynda på urbaniseringen. De flesta av hushållen i Asiens städer är nya med allt vad de innebär i behov av service, arbete, inkomst, ökad material standard fungerande sociala nätverk osv. Urbaniseringen är förutsägbar men

inte planerad. Den moderna livsstilens globala utbredning har nödvändiggjort en ökad såväl fysisk som social rörlighet för kvinnor för att klara av vardagssysslorna.

Transportexperterna i Asien uppger att tusentals städer står inför betydande nya investeringar i moderna transportsystem. Det finns endast ett fåtal utbildade kvinnor som har en tjänst som utgör en del av planering av dessa system som kommer att påverka väsentliga delar av vardagslivet i de städer som berörs (CAI-Asia). Kvinnors behov av resande är sällan vägledande inom planering. Detta begränsar kvinnors valmöjligheter och tillgång till resurser och service i förhållande till mäns. Kvinnors och mäns reproduktiva och sociala funktion avspeglar olika behov och har bäring på resmönster. En begränsning för kvinnor är också att välfärdssystem oftast har riktats mot kvinnans reproduktiva roller snarare än mot deras sociala funktioner.

Från t ex Zambia visar studier att kvinnors deltagande i planering är mycket begränsat och att i de fall som kvinnor ingår så handlar det om frågor på gräsrotsnivå och som avser grannskapets skötsel.

Transportsektorn kan illustrera förändringar i livsstil och konsumtion. I den moderna livsstilen ingår att äga en bil och att köra den. De flesta förflyttningar i Asien sker till fots, trots att kontinenten är en kraftfull tillväxtregion. Den kraftfulla urbanisering som sällan hanteras eller regleras i lagstiftning eller policies innebär sociala omvandlingar och personliga utmaningar i form av folkhälsoproblem, förlust av traditionella former att hantera vardagslivet, avsaknad av långvariga nätverk och färre etablerade lösningar inom en rad olika områden. På samma gång erbjuder den moderna utvecklingen nya möjligheter. I det här sammanhanget är kvinnors deltagande i utformandet av olika lösningar för att hantera vardagsproblem som energianvändning, vattenförsörjning och kollektivtransport mycket viktiga.

Forskningsresultat visar att personlig säkerhet är av stor betydelse för kvinnor när de fattar beslut som rör vardagen. Ofta tvingas dock kvinnor till informella lösningar som vanligtvis varken ger rimlig säkerhet eller bekvämlighet när kvinnor t.ex. ska följa med barnen, åka till ett sjukhus eller skynda sig hem från arbetet. I detta sammanhang är avsaknad av kvinnor i planering av infrastruktur ett

stort bekymmer. Kvinnor står för en lägre grad av utsläpp än män vilket är ett resultat av de prioriteringar som kvinnor gör men också av att de inte har tillgång till resurser i samma utsträckning som män.

- ◆ En global utblick visar att satsningar på social hållbarhet skärper behovet av gröna lösningar. Förbättringar av kvinnors transportalternativ som stärker kvinnors sociala ställning kan gå hand i hand med lösningar som stärker den ekologiska hållbarheten – om bara vilja och klara riktlinjer finns. Ekologiskt och socialt hållbara transporter kan således säkra kvinnors ökande behov av resande.

Städer ses allmänt som motorer för ekonomisk utveckling och det är dit **som** de flesta investeringarna går. Dagens ekonomiska tillväxt gör att behovet av energi och transporter ökar samtidigt som transportsektorn växer för att fler fordon tillverkas och används. Den dagliga rörligheten i Kina är fortfarande låg och en person reser i snitt bara ca 100 mil om året men trenden är ökande (Schipper and Ng 2004). Utsläpp av NO<sub>2</sub>, markbundet ozon samt partiklar, i huvudsak från transportsektorn, är ett bekymmer i alla städer som har en snabb tillväxt av motorfordonstrafik. Därtill kommer att det troposfäriska ozonet som är en viktig komponent i petrokemisk smog ökar samtidigt med användningen av motorfordon. I de flesta städer så är det huvudsakliga bekymret utsläpp av de små men farliga partiklarna PM 10 och PM 2.5 (Schwela et al 2006).

Trots ett aktivt arbete med att införa reglering av fordon och bränslen är de skenande utsläppen av koldioxid och andra nedbrytande ämnen långt bortom myndigheternas kontroll i de flesta av Asiens städer. En nyligen genomförd studie av den asiatiska utvecklingsbanken (ADB) och Clean Air Initiative Asia uppskattade de ekonomiska kostnaderna till följd av förorenad luft till 2-4 procent av BNP (Schwela et al 2006).

Det konstaterades också att 27 procent av alla utsläpp av koldioxid kommer från transportsektorn och att detta är de snabbast växande koldioxidutsläppen. Den globala ökningen är 2 procent per år men i utvecklingsländerna nästan dubbelt så stor: 3,5 procent

(Schwela et al 2006). Det finns ett starkt samband mellan den växande mängden av partiklar och de ökande hälsoproblemen i Asien, eftersom mängden av partiklar i luften där är högre än på andra håll i världen. Peking håller på att bli den stad som har den smutsigaste luften i världen. Förekomsten av mikroskopiskt damm per kubikmeter ligger på 142 mikrogram vilket är ett värde som är nästan sju gånger högre än motsvarande värde för Paris som i sin tur ligger strax över WHO:s gällande riktlinje. Utsläppen av NOx är 25 gånger högre i Peking än i Tokyo. Andra asiatiska städer med stora utsläpp är Katmandu, Dhaka, New Delhi och Kolkata (IHT 16-17 december 2006).

I städer som Dhaka är det ytterst ont om fungerande kollektiva transporter som t.ex. stadsbussar och 60 procent av alla förflyttningar inom staden görs till fots. Endast 3 procent sker i bil och 10 procent med buss (Fjellström i Thynell).

Kollektivtrafiken är dåligt utbyggd och konkurrensen om en plats i en buss är hård. Det leder till att trakasserier av olika slag är vanliga och utesluter socialt och ekonomisk svagare resenärer att komma upp på bussen. Busschaufförerna kör gärna förbi kvinnor som står och väntar. Både chaufförer och konduktörer föredrar manliga passagerare som kan packas samman i bussar och som gör det möjligt att få fler betalande passagerare. Av förståeliga skäl vill kvinnor och flickor ogärna pressas hårt intill främmande män. Dessutom anses kvinnor röra sig för långsamt ombord på bussen och att det tar längre tid för dem än för män att stiga på och av vilket försämrar lönsamheten. Den negativa inställningen till kvinnor i transportsystemen förekommer i många av världens länder. I länder där kollektivtrafiken är mer utbyggd upplåter man ibland en halv buss eller en hel tunnelbanevagn åt kvinnor och barn – åtminstone under rusningstid. (t ex i Tokyo, Teheran, Mexiko City m.m.) (Thynell 2006). Konduktörer diskriminerar ibland fattiga och kvinnliga resenärer genom att säga att biljettpriset är högre än vad det är för att själva behålla pengarna och utgår ifrån att trakasserade resenärer inte kommer att klaga (ibid.). Kvinnor och flickor har för vana att gå långa sträckor längs trafikerade vägar där gående inte respekteras av övrig trafik. Trafikolyckor med kvinnliga offer och chaufförer som smiter från platsen är inte ovanliga (*The Independent*, Dhaka, oktober 2004).

Om tillgängligheten för kvinnor är dålig i städer är den ofta än sämre på landsbygden. Kvinnors sociala och reproduktiva funktioner har en bäring på resvanor, vad de får kosta och hur kvinnor tar sig fram. De fåtal studier som finns från olika afrikanska miljöer visar problematiken med kvinnors fysiska rörlighet på landsbygden. Bilar och bussar är ofta ovanliga (Heyen-Perschon, Jürgen 2005a).

- ◆ Där cyklar finns används de mest av män. En studie från Mozambique visar att kvinnor inte har tillgång till ens den enklaste formen av teknologi. Kvinnor går 4-6 timmar om dagen och bär tunga bördor på över 20 kilo (t ex barn och/eller vatten) medan männen använder cykeln eftersom de bestämmer över familjens resurser. (Ower-ton-Zambeze).

#### *Cykeln – en förutsättning för god hälsa, arbete m.m.*

I flera afrikanska länder har cykelns stora betydelse för kvinnors hälsa dokumenterats. Om sjukstugan ligger 20-40 km från hemmet är tillgång till cykel av central betydelse (Heyen-Perschon, Jürgen 2005a).

I några afrikanska länder med osedvanligt höga dödsfall för nyfödda har man funnit att många liv hade kunnat räddas om kvinnor haft möjlighet att komma till ett sjukhus men att bristen på fungerande transporter för gravida kvinnor resulterat i hög barnadödlighet (Heyen-Perschon, Jürgen 2005b). I studier från Bangladesh framgår det att det kritiska avståndet till en sjukstuga är 10 km. Om det är längre än så och kvinnor inte kan gå själva minskar sannolikheten avsevärt att de får behandling överhuvudtaget ([www.sdnpsbd.org](http://www.sdnpsbd.org)). Vad gäller pojkar så är möjligheterna större för dem att få behandling än för flickor om reslängden ökar.

Tillgång till cyklar har visats sig underlätta vardagen för kvinnor avsevärt (genom att hon sparar på sina egna krafter) framförallt på landsbygden. I det ekonomiskt expansiva Delhi är cyklar vanliga och 21 procent av arbetsresorna görs med cykel. Även här är andelen kvinnor som cyklar mycket lågt: 2 procent. Dessutom fram-

gick det i en studie att kvinnorna följde med sina män d v s de cyklade inte ensamma (Anand och Tiwari, 2006).

Studier som har gjorts i skiftande miljöer visar att varken kvinnor eller flickor har tillgång till privata och individuella transportsätt som huvudsakligen används av män eller pojkar i familjerna (Overton och Zambese, 1999). Det vanligaste sättet att komma till arbetet är att fortfarande att gå och 33 procent av befolkning i Sanjay Camp (en stadsdel i Delhi) går till arbetet vilket tar i genomsnitt en timme. Kvinnor går kortare sträckor än män som i snitt går 12 km i vardera riktningen (Anand och Tiwari, 2006) I Delhi visar studier att kvinnor har samma svårigheter som kvinnor å andra håll i världen nämligen att A. långa restider bidrag till vardaglig tidsbrist. B. om restiden blir längre än en timme så minskar sannolikheten att kvinnor kan komma till vård, utbildning eller möjligheten att ta ett arbete.

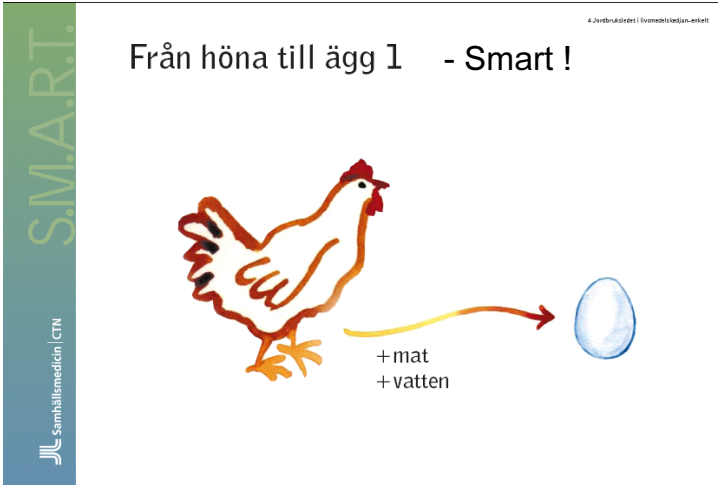
- ◆ Svenska Sida hör till de givare som har uppmärksammat att kvinnor och män har mycket olika villkor avseende transporter vilket synliggörs i Sidas nya strategi för Urban planning.

### *Energikrävande transporter av varor*

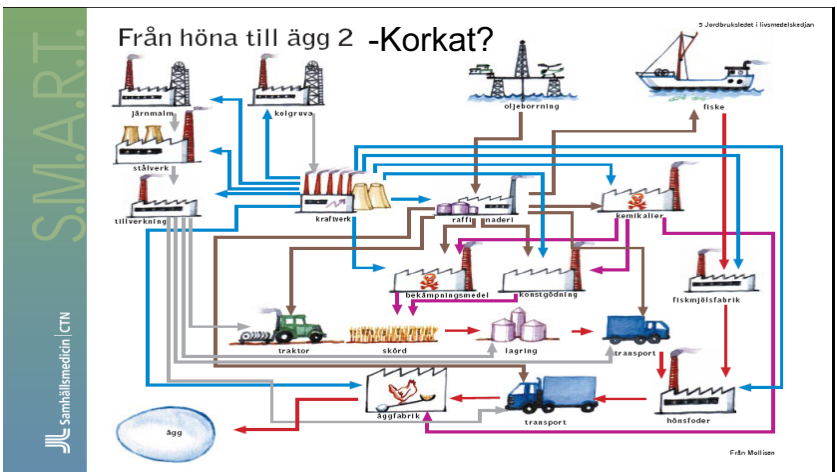
Ett belysande exempel om hur *transporter av varor* ökat dramatiskt under de senaste decennierna finns i Stockholm. Där har miljöförvaltningen under år 2006 arbetat aktivt med att både synliggöra enskilda hushålls resursförbrukning och CO<sub>2</sub>-utsläpp och visat människor vilken typ av konsumtion som ger vilka utsläpps- och därmed klimateffekter.

Martin Saar vid Stockholms miljöförvaltning visar t ex hur en kyckling för 50 år sedan i Sverige åts upp nära produktionsstället. Idag föranleder istället "förädlingen" av kycklingen ett tiotal energi- och arbetskrävande moment som rör transporter, nedfrysning, lagring, paketering, nya transporter etc. som ger upphov till en kraftig ökning av koldioxidutsläppen – utan att varan vi äter förändrats märkligt.

Konsumera smartare och minska växthuseffekten



Konsumera smartare och minska växthuseffekten



## 9 Om hållbara välfärdsmodeller från ett jämställdhetsperspektiv

Såväl inom regeringar som i olika miljö- och kvinnorörelser diskuteras sedan länge vad välfärd innebär och vad som bör prioriteras på kort och lång sikt för att säkra människors grundläggande behov och säkerhet. Klimatförändringarna har inneburit en ökad öppenhet för nytänkande i frågan.

Inga studier tyder på att det finns ett direkt samband mellan materiell standard och välbefinnande. Värdet av *icke-materiella aspekter* av välfärd bekräftas istället av internationella undersökningar om vilka länders befolkningar som upplever störst tillfredsställelse med sina liv och där det inte finns något tydligt samband mellan BNP per capita och välbefinnande (Ingelhart). Studier i USA där en större grupp människor följts under flera decennier (1961-1986) visar istället att välbefinnandet förblivit oförändrat eller t.o.m. minskat under perioden, trots en dramatiskt ökning på det materiella området. Den s.k. "Happy Planet Ranking" som publicerades våren 2007 visar att Vanuatu ligger högst på listan medan rika länder som USA och Sverige ligger lägre än på hundrade plats i fråga om upplevd lycka.

Människors syn på välfärd och ett gott liv bottnar både i ekonomiska förutsättningar och makt men också i förhållningssätt och moraliska och etiska ställningstaganden, relationer till andra människor, till natur och miljö mm. Som framgår av t ex attitydundersökningar inom Svenska Kyrkan 2006 anser många människor att välfärd varken avgörs av konsumtion av varor eller tjänster utan av gemenskap, närhet till andra människor, natur- och kulturupplevelser och tillvarons andliga dimensioner.

I Sverige har kommuner och landsting också arbetat med att utveckla metoder för att göra s.k. välfärdsbokslut för att inkludera faktorer som hälsa i överväganden om välfärdens innebörd.

På flera områden har arbetet med jämställdhet och hållbar utveckling gått hand i hand;

a) *Agenda 21:*

Agenda 21 är tydlig i sitt fokus på kvinnors rättigheter och delaktighet. Redan i Agenda 21 betonades vikten av alternativa, hållbara former för välfärd genom satsningar på hållbar konsumtion och produktion. Agenda 21 pekar också på hur jämställdhet och stärkande av kvinnors rättigheter och delaktighet i beslutsfattande är centralt i arbetet för hållbar utveckling (Kapitel 4.11. HKP, kap 24).

b) *Miljö rättvisa*

Den internationella diskussionen och forskningen om "miljö rättvisa" ("environmental justice") fokuserar inte på könsspecifika skillnader men belyser dem och uppmärksammar vem som generar miljöproblem – och vem som drabbas. Studier från bl.a. Storbritannien och USA har visat hur mindre välbeställda samhällsgrupper i regel utsätts för miljörisker såsom farligt avfall och luftföroreningar i betydligt större omfattning än andra, samtidigt som de själva genererar minst luftföroreningar (Mitchell & Dorling, 2003; Bullard, 2000 i Bradley, K. 2004).

I USA och Storbritannien har miljö rättvisa blivit ett centralt begrepp i den akademiska såväl som politiska debatten. I den brittiska bostads- och hållbarhetspolitiken framhålls "environmental equity" som en nyckel i att bekämpa socialt utanförskap och öka livskvaliteten i bostadsområden. Amerikanska myndigheter är sedan mitten av 1990-talet ålagda att utreda miljö rättvissekonsekvenser av samtliga offentliga samhällsbyggnadsprojekt och investeringar. Politik för miljö rättvisa handlar således om att verka för goda och rättvisa levnadsförhållanden lokalt och samtidigt ta ansvar för miljökonsekvenser som drabbar andra regioner eller länder (Agyeman, J. & Evans, B. 2004, i Bradley, K. 2004).

c) *Framhållande av att förorenaren ska betala och ta sitt ansvar*

Det finns också inom det civila samhället en betydande kunskap om och uppmärksamhet på bristande jämställdhet och orsakerna bakom den. *Svenska naturskyddsföreningen* framhåller t.ex. på sin

hemsida att förorenaren ska betala, dvs. att "*den som riskerar att orsaka skador i miljön ska betala de samhällsekonomiska kostnader som uppstår*" ([www.snf.se](http://www.snf.se)).

#### *d) Olika jämställdhetsagendor*

Ett viktigt bidrag i hållbarhetsarbetet kommer från jämställdhetssidan bl.a. handlingsplanen från FN:s världskonferens i Peking 1995. Denna plan ger en bred rättighetsbaserad agenda, där ekonomisk välfärd är en av flera aspekter av välfärd, vid sidan av grundläggande frågor som också i flera fall tas upp i Agenda 21: sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter (SRHR), åtgärder mot mäns våld mot kvinnor, kvinnors rätt till mark och andra resurser mm. Jämställdhetsagendan omfattar hållbarhetens alla tre dimensioner: den ekologiska, ekonomiska och sociala.

Flera kvinnoorganisationer och grupper har också uppmärksammat jämställdhet i fråga om hållbar utveckling, energi, miljö etc. Gruppen "Energia" liksom WEDO har inför CSD 15 betonat vikten av att uppmärksamma allt från övergripande frågor för att motverka det de anger som nuvarande "male bias" genom att öka kvinnors medverkan i beslutsfattande fora, kvinnors rätt att äga och arva mark, utbildning, kapacitetsbyggande mm — och att utveckla teknik mm som skyddar kvinnor från ohälsa i hemmen under arbete med matlagning vid dysfunktionella spisar.

I dag förs en intensiv debatt – men oftast utan uppmärksamhet på kön om hur vi mot bakgrund av klimathoten behöver skapa en hållbar välfärd. I denna diskussion betonas framför allt grön teknik och innovationer. I tillägg till tekniken som f f a män tenderar lyfta fram som metod för problemlösning förefaller det nu nödvändigt att också uppmärksamma hållbara livsstilar och hållbar konsumtion. Detta framstår som oundgängligt med tanke på rebound-effekten, dvs. att även om t.ex. energieffektiviteten per producerad enhet ökar så gör vår ökade konsumtion att vi istället ÖKAR den samlade konsumtionen och därmed utsläppen. Vi behöver därför både tekniken OCH en mer hållbar definition och tolkning av begreppet "välfärd" i termer av tid, i synnerhet mot bakgrund av de växande klimathoten. Vi behöver också i enlighet med Riodeklara-

tionen 1992 uppmärksamma vilka det är som är "the polluters" bl.a. ur ett könsperspektiv och diskutera det som i Riodeklarationen definieras som ett "common but diversified responsibility" för att åtgärda de problem som uppstått.

Mot bakgrund av Sveriges långa tradition av jämställdhet bör vi uppmärksamma jämställda villkor mellan kvinnor och män som ett nödvändigt och kraftfullt verktyg i arbetet för mer hållbar utveckling.

Ett jämställdhetsperspektiv kan bl.a. innebära att satsa på en *hållbar* ekonomisk tillväxt och en hållbar välfärd som också är social i form av mer tillgängliga/billiga/mindre beskattade tjänster bl.a. för lågutbildade kvinnor och invandrare som skapar tid; för barn, gamla och egen tid både för människor som har råd att köpa privata tjänster och för andra som också behöver tjänsterna.

- bättre äldreomsorg och bättre och mer äldreanpassat boende,
- mer personalintensiv vård.
- hjälp med reparationer, underhåll, städning, rådgivning, ekonomisk och juridisk hjälp, utbildning, transporter, säkerhet, inköp/leveranser, hälsa, hygien mm.
- utvecklande av tjänster som ökar människors välfärd och skapar ny
- hållbar sysselsättning, vad gäller grundläggande basbehov, vård av barn och gamla, egen tid för återhämtning och "ställtid".

## 10 Sammanfattning och förslag

Studien diskuterar hållbar utveckling, livsstilar, välfärd och utveckling i perspektivet av människors reproduktiva och sociala roller – dvs. det som avgör hur kvinnor och män får vardagen att gå ihop. Detta präglar i sin tur människors mobilitet och transporter, vilket får konsekvenser på energiförbrukning, koldioxidutsläpp, luft och klimatpåverkan.

Studien visar hur ekonomisk tillväxt varit ett viktigt medel som skapat materiell välfärd och sysselsättning, men gått från att vara ett medel för välfärd till att uppfattas som ett självändamål. Tillväxtkravens baksida har som bl.a. Folkhälsoinstitutet framhåller varit stress, ohälsa ( mest för dubbelarbetande kvinnor) liksom växande miljö- och klimathot.

Studien belyser hur klimathotet givit upphov till en intensifierad diskussion om behovet av flexibilitet och nytänkande för att skapa alternativa former av välfärd – och hur ett tydligt jämställdhetsperspektiv kan fungera som ett viktigt verktyg i sådant arbete.

Studien ger en bild av att kvinnor lever mer hållbart i stort men mindre hållbart när det gäller sin egen hälsa och välfärd, p.g.a. bristande rättigheter och genom stress och tidsfattigdom. Medan kvinnor är producenter av vård och omsorg kan män som konsumenter av sådana tjänster leva mer hållbart som individer – även om män som grupp är mer risktagande och benägna att använda våld – vilket drabbar både dem själva och andra, och utgör påfrestningar på miljö och klimat.

### *Ett åtgärds paket*

Utifrån ett jämställdhetsperspektiv kan en välfärdsmodell tecknas, som utgår mer från *en hållbar tjänsteproduktion* än en välfärd baserad på energi- och resursslukande varuproduktion och transporter. En välfärd med mindre stress och tidsbrist som kan skapa nya arbetstillfällen inom tjänstesektorn, bl.a. för kvinnligt företagande och genom utbyggd samhällsservice med arbeten för invandrare, unga och män, som ger *ökad delaktighet och gemenskap* genom att skapa tid för demokratisk medverkan i processer.

Ett jämställt angreppssätt ökar förutsättningarna för mer hållbar

konsumtion och produktion och ger stärkt förmåga att möta klimathot och CO<sub>2</sub>-utsläpp.

I ansträngningarna att möta klimathot, säkra jämställdhet (både som mål och medel) och motverka fattigdom är det nödvändigt att *både möta fattiga kvinnors – och mäns – grundläggande basbehov, och att begränsa rika mäns – och kvinnors – utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. I detta dubbla syfte behövs åtgärder enligt nedan som tydligare än idag utgår från kvinnors behov och med kvinnor som norm:*



### *Nivå 1: Mest grundläggande – ett nytt synsätt och en ny "kartbild":*

Det **mest** grundläggande som studien pekar på är behovet av ett nytänkande, ("out of the box"), där jämställdhet både utgör mål och medel för hållbar välfärd. Det övergripande syftet ska vara att enligt Brundtlandkommissionen – skapa utrymme för *hållbar* välfärd – både idag och för framtida generationer. Detta innebär bl.a. att:

*Satsa både på teknik och hållbar konsumtion;* dvs. både teknik, utveckling och risktagande – *och* nytänkande i fråga om livs stilar, konsumtionsmönster och ansvar för miljö och framtida generationer.

*Se alla även de rika som del av problemet:* definiera

både rika människor och fattiga kvinnor och män som del av problemen; fattiga för att de har tillgång till *för lite resurser*, och rika för att de (vi) har tillgång till *för mycket resurser* (eftersom en ofullständig marknad som dagens varken tar hänsyn till kostnader för utsläpp, ohälsa eller klimatförändrar utan tillåter risken att rika människor konsumerar slut på jordens begränsade resurser – på bekostnad av både fattiga idag och framtida generationer).

*Stärk allas delaktighet och medverkan:* uppmärksamma och säkra bl.a. genom gender budgetering kvinnors och mäns tillgång till resurser i perspektiv av könsroller, rättigheter mm i *alla* processer som rör ekologisk hållbarhet, klimatfrågor, investeringar, sysselsättning mm.

*Integrera ett tydligt jämställdhetsperspektiv i nationellt arbete,* bl.a. i uppdraget till den svenska kommissionen för hållbar utveckling och i styrinstrument som regleringsbrev till berörda myndigheter. Stanna inte vid att framställa könsuppladd statistik utan ange hur den ska användas.

*Utgå från ett övergripande makt- och jämställdhetsmål i FN:s miljö- och hållbarhetsarbete,* och se inte som nu primärt jämställdhet som en fråga om att bistå fattiga kvinnor i syd.

*Betona jämställdhet i EU:s arbete med hållbar utveckling,* bl.a. 2007 års satsning på transportsektorn och i handlingsplaner för hållbar konsumtion och produktion. Skriv in sådana mål i relevanta instruktioner.

*Satsa på jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling i Nordiska rådets hållbarhetsarbete,* bl.a. mot bakgrund av Nordens gemensamma syn på jämställdhetsfrågor.

*För in ett konsekvent jämställdhetsmål och -perspektiv i arbetet med hållbar konsumtion och produktion*

*Tillsätt en särskild arbetsgrupp (task force) inom Marrakech-processen om jämställdhetsfrågor* utifrån den helhetssyn som markeras i denna studie.

*Uppmärksamma hur män får en oproportionerligt stor andel av samhällsliga resurser*, bl.a. genom att tillämpa och utveckla gender budgeting och gender auditing (revision) på områden som infrastruktursatsningar och samhällsplanering. Uppmärksamma frågor om mäns risktagande, aggressivitet och våld och de implikationer beteendet får på hållbarhet och resursanvändning.

*Ifrågasätt indikatorer som inte belyser könsspecifika skillnader* – och ställ samman indikatorer, bl.a. i form av index, som baseras på en könsanalys, bl.a. genom ett uppdrag till SCB. Visa genom könsuppdelad statistik och analys vilka som är "the polluters".

*Utveckla en jämställd och hållbar "ekonomi" mot bakgrund av bl.a. Sternrapporten* och uppmärksamma könsspecifika skillnader om vilka det är som förorenar. Inkludera också externa kostnader på miljö och människor i form av luftföroreningar, ohälsa och klimatpåverkan.

*Fördjupa kunskapen på området* om hur människors boende och resurser, inflytande mm och hur ojämlikheter och bristande hållbarhet kan åtgärdas.

*Bekämpa fattigdom* inte bara genom utvecklingssamarbete utan också genom att rika människor – särskilt högkonsumerande män – åtar sig att anpassa livsstilar och konsumtion så att utrymme för välfärd skapas för breda grupper, nu och i **framtiden**.

*Ange hållbar konsumtion och produktion som ett sätt att "leverera" under FN:s 8:e millenniemål*, om hur den rika världen kan bidra till att minska fattigdomen inte primärt genom utvecklingssamarbete utan genom att förändra sin livsföring i mer hållbar riktning för att minska hoten om fattigdom bl.a. visavi framtida generationer.

*Motverka en snedvridning av samhällsliga resurser så att de inte används för män "i allas namn"* och styr fördelning av medel bl.a. genom könskonsekvensanalyser.

## *Nivå 2: Hållbara och jämställda transporter*

*Öka kvinnors deltagande i beslutsfattande om stadsplanering, trafiksystem, transporter.*

*Ange jämställdhet som mål och medel i övergripande analyser nationellt och internationellt – och verka för att inte fortsatt en oproportionerligt stor andel av samhällets resurser gynnar en mindre grupp – förhållandevis rika män – t ex i fråga om inflytande, transporter mm, bl.a. genom gender budgetering och revision.*

*Satsa mer resurser på sådant som stärker kvinnors mobilitet, bl.a. kollektivtrafik (tåg, bussar, ev. båt) som också är mindre skadlig för miljön och som skapar reella valmöjligheter, frihet och tid också för människor som inte är bilburna.*

*Överväg introduktion av individuella utsläppsrätter som ett sätt att skapa mer jämställdhet och hållbarhet på transportområdet (både vad gäller bil och flyg).*

## *Nivå 3: Stärk den sociala dimensionen av hållbarhet*

*Utforma en hållbar och jämställd välfärd med mindre fokus på varor och mer på tjänster som minskar människors (läs: främst kvinnors) ohälsa, stress och tidsfattigdom.*

*Stärk uppmärksamheten på den sociala dimensionen av hållbarhet som är särskilt viktig för kvinnor – och för barn, genom analyser och resursfördelning. Beakta och motverka sociala kostnader av ekonomisk "effektivisering" som leder till stressrelaterad ohälsa.*

*Motverka på bred front kvinnors utanförskap och fattigdom genom att både åtgärda diskriminering av kvinnor när det gäller rättigheter bl.a. till mark, den egna kroppen mm och när det gäller lika tilldelning av resurser och medverkan i beslutsfattande.*

*Belys hur kvinnor lever mer hållbart till gagn för andra men ofta till priset av ohälsa för sig själv – och åtgärda problematiken.*

*Använd både marknadskrafter – och stöd till mer resurssvaga grupper vars intressen och behov inte tillgodoses på marknaden.*

*Skapa arbeten och underlätta kvinnors och mäns vardag genom bl.a. skattelättnader för företag med personalintensiv verksamhet.*

*Uppgradera respekten för reproduktivt arbete bl.a. genom attraktiva löner i den kvinnodominerade offentlig sektorn, t ex i vården.*

*Stärk flickors självförtroende och rätt till respekt genom tydliga policies, pengar och personalresurser bl.a. i skolan.*

*Ifrågasätt och motarbeta mansroller/ former av maskulinitet som leder till ohållbar ekologisk och social utveckling och visa nolltolerans för våld som problemlösningsmetod. Arbeta i skolor mm för att minska aggressivt beteende och våldsamt risktagande bland unga män.*

*Använd könskonsekvensanalyser mm – men låt inte riktlinjer och ingenjörskonst ersätta behovet av insikt och tydligt ledningsansvar.*

- ❖ *För ut studien; till berörda myndigheter och inom RK, övrigt nationellt, bl.a. i skolor och som diskussionsmaterial samt inom EU, OECD, FN och utvecklingsbankerna.*

# Bilaga 1. Om transporter, energi och koldioxidutsläpp

(Källa WBCSD)

	USA och Canada	EU	Kina	Japan
Energiförbrukningen:	106 EJ	71	52	21
CO <sub>2</sub> utsläpp:	1.8 GtC	1.1	1,2	0,3
energi för transporter	25	13	2.3	3.6

I Nordamerika står transporterna för 39 % av landets energiförbrukning, vilket är en ökning med 30 % på 20 år .

I Nordamerika produceras 20 ton koldioxid per person och år, i Europa ca åtta och i Afrika ett ton.

# Bilaga 2. En bild av det dagliga resandet med flyg i Europa



## Bilaga 3. Genusgeografen

(källa: Kabeer)

Forskaren Naila Kabeer beskriver en "genusgeografi" och pekar på hur konstruerade maktstrukturer och roller för kvinnor och män sätter olika ramar för kvinnors livsvillkor – och därmed möjligheter att välja livsstilar och konsumtion. Kabeer pekar på hur patriarkala strukturer avgör kvinnors möjlighet till lönearbete och inkomst och beskriver det hon betecknar som extrema former av patriarkat; i familjen, klanen och ekonomiska strukturer. I dessa förs egendom över från män till män, bruden flyttar in i makens familj, brudköp förekommer, män bevakar vad som definieras som familjens heder, kvinnor hålls undangömda och söner prioriteras.

I regioner i Mellanöstern och Västasien har t ex ytterst få fattiga kvinnor lönearbete, och om så är fallet företrädesvis inom jordbruket. I Indien däremot har utarmningen av fattiga människor på många håll lett till en ökad acceptans inom klaner och familjer för att fattiga kvinnor tar lönearbete för att bättre bidra till sina familjers försörjning. Det vanligaste arbetet för dessa kvinnor är som tjänstefolk i hushåll, i tjänstesektorn och tillverkningsindustrin. Inkomsterna är små och arbetsförhållandena ofta dåliga men arbetena kan ändå ge många kvinnor bättre villkor och en starkare ställning inom hushållet och gruppen som bl.a. har ökat deras möjligheter att motsätta sig våld i hemmen och påverka familjens konsumtion. I Sydostasien har många kvinnor en friare ställning, kan ibland ärva egendom och fattar i samverkan med mannen beslut om hur hushållets resurser ska fördelas. I Afrika söder om Sahara varierar förhållandena både mellan och inom regioner. På flera håll betraktas dock kvinnor som underställda mannen och männen i klanen, och ses ibland som "minors" och t o m som mäns egendom. I flera regioner är inte familjen en ekonomisk enhet utan kvinnors och mäns ekonomier hålls åtskilda. Den ofta viktigaste resursen – mark – ägs varken av män eller kvinnor men kontrolleras av klanen, där primärt män styr.

I Latinamerika varierar fattiga kvinnors villkor stort, främst p g a etnicitet. De allra fattigaste är oftast indiankvinnor som arbetar i hushållsarbeten, till låg lön, med långa arbetsdagar och med risk

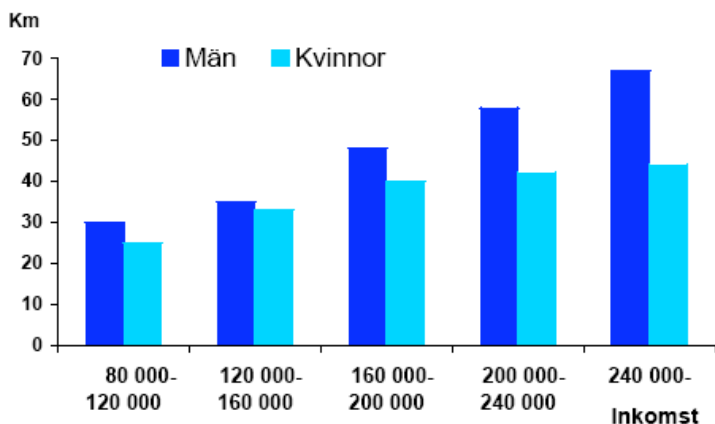
för förödmjukande behandling. Internationellt sett har Latinamerika en hög andel fattiga kvinnor med lönearbete om än till låg ersättning, i bl.a. tillverkningsindustri och olika servicesektorer.

I Karibien lever många kvinnor och barn i hushåll som leds av kvinnor och kvinnors ställning i regionen är starkare än på många andra håll i världen. Kvinnor har här överlag reproduktiva rättigheter, tillgång till hälsovård bl.a. i samband med graviditeter, förhållandevis god utbildning och blir inte som i många andra regioner socialt utstötta om de lämnar sina män t.ex. efter misshandel i hemmen.

I Östeuropa och Centralasien har andelen fattiga kvinnor och män ökat markant och de allra fattigastes villkor har försämrats dramatiskt under 1990-talet, särskilt för äldre som inte längre får ut sina pensioner.

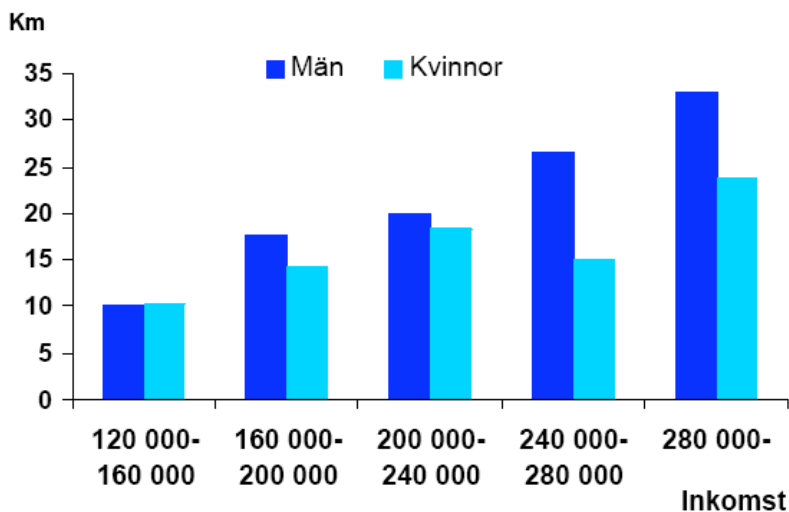
## Bilaga 4. Transporter/resande i Sverige

### Genomsnittlig reslängd per dag och invånare. Hela landet. 2001



Källa: SIKA, SCB.

### Pendlingsavstånd i km per arbetsdag. Hela landet. 2001



Källa: RES 2001, SCB.

# Bilaga 5. Prop. 2005/06:155 Makt att forma samhället och sitt eget liv

– nya mål i jämställdhetspolitiken:

*Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män skall ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till nya mål bör jämställdhetspolitiken. Det övergripande målet föreslås vara att kvinnor och män skall ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Som delmål föreslås:

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

Maktbegreppet är centralt i jämställdhetspolitiken och bör därför uttryckas explicit i det övergripande målet. Malet uttrycker regeringens uppfattning om vad som utmärker ett jämställt samhälle — ett samhälle där kvinnor och män har samma makt att på kollektiv nivå forma samhället *och att* på individuell nivå forma sina *livet*. Ordet makt skall förstås i betydelsen att kvinnor och män skall ha samma rätt, förmåga och möjlighet att forma samhället och sina egna liv. Att kvinnor och män skall ha samma makt signalerar att det både handlar om att kvinnor och män skall

ha lika mycket makt och att de skall ha maktresurser av samma slag och på samma områden, såväl i det offentliga som i det privata livet.

## Bilaga 6. Ett genusperspektiv på folkhälsopolitiken

(Källa Socialstyrelsen. Folkhälsorapport 2005. Stockholm)

Folkhälsovetenskaplig genusforskning bedrivs i tvärvetenskapligt samarbete med fokus på teori- och metodutveckling i syfte att förbättra den genusrelaterade hälsan bland underordnade grupper. Genusforskningen problematiserar exempelvis varför kvinnor lever längre än män men har en högre grad av självrapporterad ohälsa, särskilt när det gäller rörelseorganens sjukdomar, nedsatt arbetsförmåga till följd av sjukdom och psykisk ohälsa såsom ångslan, oro eller ångest. Genusforskningen, särskilt den med inriktning mot maskulinitetsforskning, analyserar också varför män har högre dödlighet än kvinnor till följd av bl.a. mer risktagande och ohälsosamma beteenden.

Ett genusperspektiv behövs i den nya folkhälsopolitiken för att synliggöra frågor om makt och kön, exempelvis mäns våld mot kvinnor, och vad de olika arbetsmarknadsvillkoren för kvinnor och män betyder för kvinnors hälsa. Ett genusperspektiv behövs också för att ifrågasätta de förmodade könsneutrala normerna i den existerande politiken och visa hur den t.o.m. kan medverka till att skapa föreställningar om manligt och kvinnligt.

## Bilaga 7. Stockholms handlingsprogram mot växthusgaser: Konsumera smartare – minska växthuseffekten och få en bättre ekonomi

Stockholms stads handlingsprogram mot växthusgaser. Med hjälp av SCB har 60 hushåll valts ut som representanter för ett "Ministockholm". Genom deras medverkan undersöks benägenhet att förändra konsumtion och livsstil så att den blir mer energi- och resurssnål och leder till mindre utsläpp av växthusgaser. På köpet hoppas man kunna hjälpa människor till en bättre ekonomi och förhöjd livskvalitet. Projektet omfattar hushållets totala energianvändning vid all konsumtion av varor och tjänster. Idag bidrar hushållen för mer än hälften av alla utsläpp av koldioxid som påverkar vårt klimat. Utsläppen från den direkta energin känner vi till och för statistik över. Det är utsläpp från hushållsel och bränslen för transporter och uppvärmning. Den indirekta energin däremot är det få som reflekterar över och är nästan helt förbisedd men den finns dold i alla produkter och tjänster, mat, kläder och boende etc., som vi köper och använder. När man köper en vara som tillverkats i en annan del av världen kan man inte friskriva sig från den energi som använts och de utsläpp som skett, innan köpet. Det spelar ingen roll var någonstans koldioxidutsläppen sker. Miljöpåverkan drabbar oss i alla fall, som en global klimatförändring. Det betyder att vi redan vid köptillfället tar ett medvetet eller omedvetet första beslut om hur mycket energi- och koldioxidutsläpp vi bidrar med.

## Litteraturlista och referenser

AWID (Association for Women's Right's in Development, 2005, "*Where is the Money for Women 's Right's*", AWID, Toronto

Barnombudsmannen, 2006, yttrande dnr 9,1:0790/06 om förstudien kvinnors och mäns ekologiska fotavtryck, Stockholm

Bentley, MD och de Leeuw, B, "*Sustainable Consumption Indicators*", UNEP, 4.19.1.5

Blackden, C.Mark och Wodon, Quentin (ed), 2006, "*Gender, Time Use, and poverty in Sub-Saharan Africa*", World Bank, Washington .

Bradley, Karin, 2006, "*Environmental justice in diversified societies* ", version for mid seminar June 8, 2006, Dep of Urban Planning and Environment, The Royal Institute of Technology, Stockholm

Bradley, Karin, 2004, "*Environmental Justice – New Fuel to the Debate on Planning for Sustainable Development*" in Brockett, S. & Dahlström, M. (eds.) *Trends in Modern Europe – Impacts on Planning and Development*, Stockholm: Nordregio.

Burton, Nina, 2005 "*Den nya kvinnostaden: Pionjärer och glömda kvinnor under 2000 år*" A. Bonniers förlag, Stockholm

Byanyima, Winnie, "*The Gender Budget*", Forum for Women in democracy, Kampala, Uganda

Castells, Manuel, 1997, "*The Power of Identity*", Blackwell Publ.

Commission of the European Communities, 2006, "*Communication of the Council and the European parliament*", COM (2006) 583 final, Brussel

FN:s GS rapport till CSD 15 om SIDS, E/CN.17/2006/7

Chant, Sylvia, 2003, "*New Contributions to the Analysis of Poverty*", London

Cleaver, Frances (ed) 2002 "*Masculinities matter, men, gender and development*", Zed Books, London

Den svenska regeringsdeklarationen den 6 oktober 2006

Dow, Kristin och Downing, Thomas, 2006, "*The Atlas of Climate Change: mapping the World's greatest challenge* ", Univ of Calif. Press, Berkely, los Angeles

ECE-rapporten till CSD 14, 2005, E/CN.17/2006/1..

*Economist Pocketbook on Economic indicators* (2006)

Eisler, Riane, 2005 "*Bägaren och svärdet. Vår historia, vår framtid*"  
Gummerus

Eklund, Klas, "*Vår ekonomi*", Stockholm 2006

Engendering Development, 2001, "*A World Bank Policy Research report*", Washington

ENERGIA (International Network on Gender and Sustainable Energy), 2006, "*Women's major input to (UN) Secretary-General reports for CSD 15*"

ENERGIA/ UNEP, 2001, "*Fatt Sheet on energy, Gender and sustainable Development*"

ENERGIA, 2007, "*Where Energy is Women 's Business*", Karlsson, Gall ed.

Energimyndigheten, (svenska) 2007, annonsbilaga till hushållen, artikeln "*Hushållens elanvändning går upp: nu kartläggs orsakerna*" (Anders Post)

European Commission, 2005, "*Measuring progress: Towards a more Sustainable Europe*",

EUROSTAT, Ed. European Commission, 2005, "*Environmental fatt sheet: Climate change*"

Folkhälsoinstitutet, 2006, "*Genusperspektiv i folkhälsoarbetet*"

EU:s note 13809, 13 oktober 2006.

Fishman, Ted C, 2005 "*China Inc how the rise of the next superpower challenges America and the World*", Scribner, New York

Fuchs, Doris och Lorek, Sylvia, 2005, "*Sustainable Consumption Governance: A history of Promises and Failures*", Journal of Cons. Pol. 28:261-288

Friberg, Tora, 2007 (Manus), "*Det uppsplittrade rummet. Regionförstoring i ett genusperspektiv*", Linköpings univ.

Giddens, Anthony: "*Modernity and Self-Identity*", London 2003

Hart, Stuart, 1996, "*Beyond Greining: Strategies for a Sustainable World*", Harward Business Review, reprint 97105

Harcourt, Wendy & Escobar, Asturo, 2005 "*Women and the politics of Place*", Kumarian Press inc., Blomsfield, CT

Hedström, Lotta, 2007, "*Vad är ekofeminsim?*", Cogito-rapport

Hirdman, Yvonne, 2001 "*Genus – om stabila och föränderliga former*"; Liber, Lund

Höglund, Anna, "*Krig och Kön*", avh. Teol instit. Uppsala univ

International Energy Agency, rapport 2005

Ingelhart, Ronald, 2000, "*Globalization and post-modern values*", Washington Quarterly

Ingelhart, Roland och Baker, Wayne E, 2000, "*Modernization, Cultural change, and the Persistence of Traditional Values*", Am Sociological review, 2000, Vol 65.

Johnsson-Latham, Gerd, 2004, "*Makt och privilegier*", UD-GU, Stockholm

Johnsson-Latham, Gerd, 2005, "*Patriarkalt våld som hot mot mänsklig säkerhet*", Justitiedep,

Johnson-Latham, Gerd, 2006, "Åvger kvinnor ett mindre ekologiskt fotavtryck än män?", Studie från svenska Miljö- och samhällsbyggnadsdep.

Kabeer, Naila, "Gender mainstreaming in Poverty eradication and the Millenium development Goals ", *Commonwealth studies, London*"

Kamarek Minnich, Elisabeth, 1990. "Transforming knowledge" Temple Univ. Press, Philadelphia

Kimmel, Michael, 1997, "Manhood in America: A Cultural History" The Free Pres, New York

Klare, Michael T, 2001 "Resource wars: a new landscape of global conflict", Henry Holt & Co. New York

Knutsson, Ulrika, 2004 "Kvinnor på gränsen till genombrott", A. Bonniers förlag, Stockholm

Kyotoprotokollet till FN:s ramkonvention om klimatförändring Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet, artikelnummer M99.008

Långtidsutredningen, Finansdepartementet, 2003 (Frida Widmalm)

"Making the Marrakech- process work": Discussion paper to the 2nd international expert meeting in Costa Rica, 28 August 2005

Länsstyrelsen i Stockholms län, 2006, "Jämställdhet och mångfald- osynliga i planeringen?!" Rapport från Workshop 30 augusti 2006, Stockholm

Narayan, Deepa et al, World Bank "Voices of the Poor", 2000

Nyberg, Anders and Sto, Eivind, "Is the Future ours?", SIFO, Oslo, Youth, sustainable consumption patterns and life-styles

Nyman, Charlotte, 2002, "Mine, Yours or ours? Sharing in Swedish Couples", Doct. Thesis Dep of Sociology, Umeå Univ. No 24, 2002

OECD Factbook 2005: "*Economic, Environmental and Social statistics: focus on Energy*", OECD Publishing, Paris

OECD, 2006, "*Women and Men in OECD countries*", OECD Paris

Polk, Merrit, 2001, "*Gender equality and sustainable Development: The need for Debate in Transportation Policy in Sweden*", "Transportpolitik i Fokus, Nr 1:2001

Rapport från EU-toppmötet den 14 mars 2007

Regeringsskrivelse 2004/5: 4 , "*Gemensamt ansvar: Sveriges politik för global utveckling*"

Regeringsskrivelse 2005/06:107, "*Tänk om - en handlingsplan för hållbar konsumtion*", Jordbruksdepartementet

Regeringsskrivelse 2005/06:126, "*Strategiska utmaningar: En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling*", Stockholm 2006

Regeringsproposition 2005/06, "*Moderna transporter*", 2005/06:160, Stockholm

Sen, Amartya, "*Development as freedom*", New York

Shiva, Vandana, 1989, "*Staying Alive*", Zed Books London

Sida 2006, Evaluation 06(38 BRTC bus project in Dhaka)

SOU, 2004, "*Hållbara laster: konsumtion för en ljusare framtid*", 2004:119, Stockholm

SOU 2005, "*Makt att forma samhället och sitt eget liv*", 2005:6 (forskarpolitiska rapporter)

SOU 1998, Kvinnomaktutredningen: "*Välfärdens genusansikte*" 1998:3, Stockholm

SOU 2006, "*Strategi för minskat transportberoende*", miljövarsberedningens promemoria 2006:2, Stockholm

Sida, 2005, "*Policy for Sustainable Energy Access for Poverty Reduction*", Stockholm

Sida, 2006, "*Policy: Fighting Poverty in Urban World*",

Sida, Stockholm Statens Institut för kommunikationsforskning, 2002, "*Jämställda transporter: så reser kvinnor och män*", Bulls tryckeri, Halmstad

Socialstyrelsen, 2005, "*Folkhälsorapport; ett genusperspektiv på folkhälsopolitiken*", Stockholm

Stern, Nicolas, 2006, "*The Stern review: The economics of Climate change*", London

Svensk nationell strategi för hållbar utveckling, 2006, Miljö- och samhällsbyggnadsdep. 2006

Swiss Agency for the Environment, 2005, "*Sustainable Development: A brief Guide. 17 indicators to measure progress*". Neuchatel

"Best life": what matters to men, amerikanskt livsstilmagasin, november 2006

Tidningen "Miljörapporten", 2007, *Seminarium om miljöbilen och ekonomin den 14 mars 2007*, Stockholm

The Economist Pocket: "*The World in Figures*", London 2006

The Independent, Dhaka 5.10.2004

UN, 2006, "*The Millennium Development Goals report 2006, statistical annex*", UN Publications, New York

UN, 2000, "*The World's Women. Trends and statistics*". UN Publications, New York

UN, 1992, "*Agenda 21, The UN Programme of Action from Rio*"

UN, 2002, "*The UN World Summit on Sustainable Development*", Johannesburg 2002

The Swedish Government bill on Gender Equality 2005/06:155

UNDP, ESCAP, "*Integrating Unpaid Work into National Policies*", New York 2003

UNICEF, årsrapport 2007, "*The State of the World's children: women and children, the double dividend of gender equality*", UN, New York

UNRISD, "*Gender Equality: Striving for Justice in an Unequal World*", 2005

US Census Bureau 2006

de Vylder, Stefan 2004, Interim study in Johnsson-Latham "*Power and privileges*", MFA publication, Stockholm

WEDO (Women's Environment and development Organisation), "*Women's Empowerment. Gender Equality and the Millenium development Goals*", New York

WBCSD (World Business Council for Sustainable Development), "*Pathways to energy and climate change 2050*"

World Bank Atlas, "*Measuring Development*", 2006

World Bank, 2001, "*Engendering Development: through Gender Equality in Rights, Resources and Voice*", Washington

World Bank, 1997, "*China 2020; Development Challenges in the New Century*", Washington

World Bank, 2006, "*Gender Equality as Smart Economics*", SecM2006-0370, Washington

World business Council for Sustainable Development, 2005, "*Focus on Energy and Climate Change*", Geneve

World Social report 2005

World Watch Institute, "*State of the World 2004. The Consumer Society*", Washington 2004

World Watch Institute, 2007, "*State of the World 2007: Our Urban Future*", W.W.Norton, New York London

von Wright, Georg Henrik, 1993, "Myten om framsteget" förlag Stockholm

Vägverket, 2005, "*Res jämt: tankar kring ett jämställt transportsystem*", publikationsrapport. 2005:110

Young, Iris Marion, 1990 "*Throwing like a girl*", Indiana Univ. Press.

### Litteratur om transporter på södra halvklotet:

Agyeman, J. & Evans, B., 2004, "Just sustainability': the emerging discourse of environmental justice in Britain?", *The Geographical Journal*, 170(2), s. 155–164.

Anand, Anvita, and Tiwari, Geetam, 2006, "A Gendered Perspective of the Shelter-Transport Livelihood Link: The case of Poor Women in Delhi" *Transport Reviews*, Vol. 26, No.1, 63-80.

Bilismen i Sverige, 2006, Bil Sweden, Bilindustriföreningen.

Heyen-Perschon, Jürgen, 2005a, "Report on current situation in the health sector of Ghana and possible roles for appropriate transport technology and transport related communication interventions" *European Section of the Institute for Development Transportation and Development Policy, New York IDTP*.

Heyen-Perschon, Jürgen, 2005b, "Report on current situation in the health sector of Senegal and possible roles for non-motorised transport interventions". *European Section of the Institute for Development Transportation and Development Policy, New York IDTP*.

International Herald Tribune, 16-17 December 2006, "Asia losing battle against pollution" by Thomas Fuller.

Overton Karen and Zambeze Amelia, 1999, "Case Study, Bicycle Project in Chockwe Mozambique" Part of ITDG's Work on Gender and Access to More Efficient Transport.

Schipper, Lee, and Ng, Wei-Shiuen, 2004, Rapid Motorization in China: Environmental and Social Challenges *EMBARQ* World Resources Institute.

Schlyter, Ann, 1996, *Women's responses to political changes in Southern Africa - common grounds and differences*. Aalborg, Feminist Research Centre in Aalborg, Aalborg University, Paper No 30.

Schlyter, Ann, 1998, "Township Organization, Democracy and Women's Rights in Zambia" in *Democratization in the Third World Concrete cases in Comparative and theoretical perspective* eds., Rudebeck Lars, Törnquist Olle, and Rojas Virgilio.

Schwela, D., Haq, G., Huizenga, C., Han, W., Fabian, H., and Ajero, M., 2006, *Urban Air Pollution in Asia Cities: Status, Challenges and Management* Earthscan.

Statistiska centralbyrån, 2002, SIKAR 2001, Den nationella reseundersökningen, Statens institut för kommunikationsanalys.

Thynell Marie, 2003, *The Unmanageable Modernity. An Explorative Study of Motorized Mobility in Development*. Ph. D. Thesis. Department of Peace and Development Research Göteborg: Vasastadens Bokbinderi AB ISBN: 91 87380 57 9.

Thynell Marie, 2005, "The complex relationships between motorised mobility, societal development and sustainability" Chapter 8 in *Coping with Urban Transport Development: A Complex Issue* eds., Jönsson G, and Tengström E, Heidelberg: Springer Verlag.

Thynell Marie, 2006, with Olsson L. *SIDA Evaluation 06/38 Bangladesh Road Transport Corporation (BRTC) Bus Project in Dhaka* ISSN: 1401-0402, SIDA31412en, ISBN 91-586-8208-2.

Thynell, Marie, 2007, "Den politiska processen för hållbara transporter inom det asiatiska EST164-samarbetet. Rapport från ASEAN's arbetsmöte om hållbara transporter." Reserapport, TransportMistra.

Roth, Wolfgang and Kernohan, David, 2006, Integrating Europe's Transport System Practical Proposals for the Mid-Term Review of the Transport White Paper. Centre for European Policy Studies (CEPS).

### Övriga källor:

China Statistic Annals, 2005, Municipal Construction Stastic Communique, National Institute for Environmental Health and Related Product Safety, China CDC.

European Union 2006 Energy & Transport in Figures Directorate-General for Energy and Transport (in co-operation with Eurostat).

Zhongan, Mao, 2004, "Motor vehicles emission and its control in China" Air Quality and Urban Transportation Forum, Indianapolis USA

[http://www.sdnpsd.org/sdi/international\\_days/women\\_day/2004/women\\_workers.htm](http://www.sdnpsd.org/sdi/international_days/women_day/2004/women_workers.htm).

[http://www.cpd-bangladesh.org/dp\\_040303.PDF](http://www.cpd-bangladesh.org/dp_040303.PDF).

Globalization, Sexual Harassment and Workers' Rights in Bangladesh: Strategies for Intervention. [http://www.cpdbangladesh.org/dp\\_040303.PDF](http://www.cpdbangladesh.org/dp_040303.PDF).

### Internet

[www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)

[www.energla.org](http://www.energla.org)

[www.forbes.com](http://www.forbes.com)

[www.scb.se](http://www.scb.se) (Statistiska centralbyrån)

[www.snf.se](http://www.snf.se) (Svenska naturskyddsföreningen)

[www.sou.gov.se/mvb](http://www.sou.gov.se/mvb)

[www.wbcds.org](http://www.wbcds.org)

[www.wedo.org](http://www.wedo.org)

Syftet med denna studie är att stärka arbetet med hållbar utveckling och lyfta fram ofta förbisedda könsspecifika skillnader mellan kvinnor och män i fråga om livsstilar, konsumtionsmönster och därmed påverkan på klimatet. En sådan skillnad är att män bl.a. genom mer tillgång till ekonomiska resurser, större mobilitet och resande står för mer koldioxidutsläpp än kvinnor, både i rika och fattiga länder. Studien pekar på hur ett förändrat beteende bland män, särskilt rika män, kan vara en nyckelfaktor i arbetet för minskade klimathot och alla människors möjligheter att åtnjuta hållbar utveckling.

Fler exemplar kan beställas från Miljövårdsberedningens kansli:

Miljövårdsberedningen  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

Tel 08-405 10 00  
Fax 08-20 43 31

[www.sou.gov.se/mvb/](http://www.sou.gov.se/mvb/)