



Ett jämställt transportsystem

Förord	3
1. Inledning	4
Jämställdhet och jämställdhetsintegrering	4
Regional utvecklingsstrategi	5
Mål för jämställdhet inom Västra Götaland	5
Syfte.....	5
3. Kvinnors och mäns resmönster och resbehov	6
Värderingar.....	7
Trafiksäkerhet och otrygga trafikmiljöer	7
Kollektivtrafik.....	8
4. Kvinnors och mäns inflytande på planeringsprocessen	9
5. Västra Götaland	11
Resbehov och resmönster för kvinnor och män i Västra Götaland	13
6. Diskussion	19
7. Litteratur	21

Förord

Denna rapport har tagits fram i syfte att utgöra ett kunskapsunderlag till planeringen av investeringar i transportinfrastrukturen 2004-2015. En arbetsgrupp bestående av tjänstemän från Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Banverket, Vägverket och Västtrafik har arbetat fram rapporten gemensamt. Rapporten innehåller beskrivande delar över aktuell forskning inom jämställdhet och transporter och över kvinnors och mäns resmönster och resbehov. Dessutom finns ett diskussionsavsnitt som tar upp olika infallsvinklar i syfte att inspirera och väcka tankar och idéer för det fortsatta arbetet med ett jämställt transportsystem.

Arbetsgruppen som har arbetat fram rapporten består av följande tjänstemän:

Simone Lindsten, Länsstyrelsen
Anna Hansson, Västra Banregionen
Marianne Granelli, Vägverket Region Väst
Jörgen Einarsson, Vägverket Region Väst
Alexandra Berger, Västtrafik
Karin Wenander, Västra Götalandsregionen
Maria Larsson, Västra Götalandsregionen

För mer information om arbetet kontakta:

Maria Larsson

Tel: 031-630944

E-mail: maria.a.larsson@vgregion.se

1. Inledning

Riksdagens övergripande mål för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom livets alla områden. Det innebär bland annat: en jämn fördelning av makt och inflytande, samma möjligheter till ekonomiskt oberoende, lika villkor och förutsättningar i fråga om företagande, arbete, arbetsvillkor samt utvecklingsmöjligheter i arbetet, lika tillgång till utbildning och möjligheter till utveckling av personliga ambitioner, intressen och talanger, delat ansvar för hem och barn samt frihet från könsrelaterat våld.

Jämställdhetspolitiken har stöd i lagen. I Regeringsformens första kapitel 2 § anges:

Det allmänna skall verka för att demokratins idéer blir vägledande inom samhällets alla områden. Det allmänna skall tillförsäkra män och kvinnor lika rättigheter samt värna den enskildes privatliv och familjeliv.

Vidare slås det fast i de grundläggande fri- och rättigheterna i Regeringsformen, andra kapitlet, 16 §: *Lag eller annan föreskrift får ej innebära att någon medborgare missgynnas på grund av sitt kön, om ej föreskriften utgör led i strävanden att åstadkomma jämställdhet mellan män och kvinnor eller avser värnplikt eller motsvarande tjänsteplikt.*

Arbetet för ett jämställt samhälle ska också genomsyra alla nivåer i samhället. Denna strategi kallas för gender mainstreaming eller jämställdhetsintegrering och är i dag huvudstrategin för svenskt jämställdhetsarbete.¹

Det finns tydliga skillnader mellan kvinnor och män vad gäller t.ex. färdmedelsval, ”geografisk räckvidd” och attityder i transportpolitiska frågor. Män är också kraftigt överrepresenterade i de sammanhang där transportpolitiska åtgärder planeras, beslutas och prioriteras. För att komma tillrätta med detta tillsattes 1999 ett råd för jämställdhetsfrågor som rör transport- och IT-frågor.

Riksdagen beslutade i december 2001 om ett nytt delmål inom transportpolitiken². Målet är ett jämställt transportsystem som svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Jämställdhet och jämställdhetsintegrering³

Jämställdhet och jämlikhet är begrepp som ibland används synonymt. Jämställdhet är emellertid avgränsat till att avse förhållandet mellan kvinnor och män. Jämlikhet är ett vidare begrepp och avser rättvisa förhållanden mellan alla individer och grupper i samhället och utgår från att alla människor har lika värde oavsett kön, ras, religion och social tillhörighet.

I rapporten ”ändrad ordning – strategisk utveckling för jämställdhet”⁴ hänvisas till en definition (svensk översättning) av gender mainstreaming som är framtagen av en expertgrupp inom Europarådet och som ofta används i Sverige: *gender mainstreaming innebär en (om)organisering, förbättring, utveckling och utvärdering av beslutsprocesser, så att ett jämställdhetsperspektiv införlivas i allt beslutsfattande, på alla nivåer och i alla steg av processen, av de aktörer som normalt sett deltar i beslutsfattandet.*⁵

Gender mainstreaming eller jämställdhetsintegrering är en strategi som ska kunna möjliggöra att *både* öka kvinnors makt och inflytande *och* att förändra det rådande systemet – huvudfåran, ”the

¹ www.naring.regeringen.se/fragor/jamstalldhet 2002-06-13

² Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem 2001/02:20

³ gender mainstreaming och jämtegrering används synonymt

⁴ Ds 2001:64

⁵ Council of Europe: Gender mainstreaming. Conceptual framework, methodology and presentation of good practices. Final report of Activities of the group of specialists on mainstreaming. (EG-S-MS). Strasbourg, 1998.

mainstream” – för att åstadkomma jämställdhet mellan kvinnor och män. Denna strategi fick internationell legitimitet i och med kvinnokonferensen i Peking 1995.

Regional utvecklingsstrategi

I "En region att växa i - Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland"⁶ slås det fast att Västra Götaland ska under de kommande tio åren utvecklas till en föregångsregion när det gäller jämställdhet inom alla samhällssektorer. Att ta vara på resurser hos både kvinnor och män innebär bredare perspektiv och större möjligheter till nytänkande och utveckling och ytterligare en kraft i arbetet för regionens utveckling.

Förutom att jämställdhet är ett av tio delmål så är jämställdhet ett perspektiv som ska genomsyra allt arbete med den regionala utvecklingsstrategin. I arbetet för regionens utveckling bör varje åtgärd bedömas utifrån ett jämställdhetsperspektiv och hur resurser från både kvinnor och män kan tas tillvara. En jämnare fördelning bör uppnås mellan kvinnor/män i arbets- och beslutande grupper.

Mål för jämställdhet inom Västra Götaland

I Västra Götaland finns en regional jämställdhetsstrategi ”Balans i livet”, som är en gemensam plattform för Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen. Strategin omfattar perioden 2000-2005 och innehåller mål och förslag till aktiviteter inom prioriterade områden. Det övergripande målet är balans i livet, dvs att kvinnor och män har tid, ork och lust för liv och arbete, hem och familj, samhällsengagemang och fritid i lagom blandning.

Syfte

Syftet med rapporten är att bidra till att jämställdhetsperspektivet integreras i planeringsprocessen för transportinfrastruktur. Avsikten är också att skapa förståelse för att kvinnor och män har skilda behov och erfarenheter. Fokus ligger på hur kvinnors och mäns transportbehov ser ut och på vilket sätt de skiljer sig, hur kvinnor och män kan ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning samt hur kvinnors och mäns värderingar skall kunna tillmätas samma vikt.

⁶ antagen av regionfullmäktige 1999-10-26

3. Kvinnors och mäns resmönster och resbehov

Det är stora skillnader i kvinnors och mäns beteende när det gäller antal resor, längd, tid för resor, val av färdmedel och syfte med resan. Kvinnor har ofta ett mer komplicerat resmönster än män med mer kedjeresande och fler målpunkter att koordinera. Kvinnor gör fler inköps- och serviceresor än män, som istället gör fler och längre arbets- och tjänsteresor. Bilen är det dominerande färdmedlet i Sverige för både kvinnor och män oavsett resfrekvens, reslängd eller restid. Drygt hälften av alla resor görs med bil. Mätt i km är bilens andel 70 %.

Tora Friberg⁷ menar att jämställdhetsarbetet bromsas upp av hur de vardagliga sammanhangen är organiserade. Generellt upplever kvinnor en större tids- och rumsbegränsning i tillvaron. En del av kvinnors underordning som finns på många nivåer i samhället beror på kvinnors dubbla engagemang i det avlönade och oavlönade arbetet. Friberg menar att bilen ger kvinnor en möjlighet till ökad rörlighet och en ökad konkurrens på arbetsmarknaden. På det sättet blir kvinnor jämställda genom bilen. Ökad jämställdhet på arbetsmarknaden leder förmodligen till att kvinnors och mäns resmönster blir mer likartat.

Krantz⁸ visar i sin studie att det finns tydliga skillnader mellan hur kvinnor och män rör sig i olika faser i livet. Han menar att skillnaderna kan hänföras till att män och kvinnor har olika resurser att resa såsom inkomst och tillgång till bil. Men även om hänsyn tas till tillgång till bil så kvarstår stora skillnader mellan kvinnors och mäns resande. Det handlar också om att arbetsfördelningen i hushållen och i arbetslivet innebär olika möjligheter till att resa. Kvinnor och män värderar också nyttan av att resa på olika sätt. Typiska kvinnliga och manliga yrken har olika lokaliseringsmönster. En teori är att kvinnors lägre rörlighet skulle vara ett resultat av rådande genusrelationer, exempelvis att kvinnor oftare har huvudansvaret för hushållsarbete och därigenom begränsas från att resa långt från hemmet.

Ressätt och resmönster

I genomsnitt i riket gör män fler resor än kvinnor per dag och de reser dessutom längre sträckor samt använder mer tid för resor. I genomsnitt reser kvinnor 2,81 resor per dag och män 2,92 resor per dag. Kvinnor reser i genomsnitt 38 km under 62 minuter medan män reser 53 km i 73 minuter.

Fler kvinnor än män reser med kollektivtrafik och kvinnor är mer positivt inställda till kollektivtrafiken än män. En förklaring kan vara att kvinnor har sämre tillgång till bil än män. Bilen är en tydligare statussymbol för män än för kvinnor. Självklart påverkar även andra faktorer såsom inkomst och ålder resandet⁹. Inkomst och familjesituation har stor betydelse för i vilken grad kvinnor använder bil. Däremot påverkas inte mäns bilåkande av dessa faktorer i lika hög utsträckning.¹⁰

Män reser längre än kvinnor i åldern 18 år och äldre medan kvinnor reser längre under barn- och ungdomsåren. Störst skillnad mellan kvinnors och mäns resande är i åldern 45 - 64 år. Kvinnors resande minskar när de får barn medan männens ökar. Män reser som längst (60 km) när de har barn mellan 7 och 18 år. Kvinnor i samma situation reser däremot enbart 35 km per dygn. Det hänger sannolikt samman med att man byter bostad när barnen kommer och att avståndet till arbetsplatserna ofta ökar.

Personer med låg inkomst reser betydligt kortare sträckor än personer med hög inkomst. I genomsnitt är skillnaden mellan låg- och höginkomsttagare för kvinnor drygt 30 km och för män drygt 90 km. På en inkomstnivå upp till 180 000 reser kvinnor och män ungefär lika långt. Under de senaste 20 åren

⁷ Friberg, T "Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation"

⁸ Krantz, Lars-Gunnar "Rörlighetens mångfald och förändring – Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996"

⁹ SOU 2001:44

¹⁰ Kvinnors arbetsresor – en viktig premis för offentlig plalegging. Transportökonomisk institutt, Oslo. Rapport 0072/1990.

har bilinnehavet ökat framför allt bland äldre och bland kvinnor, bland ungdomar däremot har det minskat. Allt fler hushåll har skaffat en andra bil och man kan se att samåkningen har minskat.¹¹

Det vanligaste målet för våra resor är arbete eller skola. Kvinnor tenderar att göra fler delresor under resan till arbetet än vad män gör. I Stor-Göteborg reser kvinnorna 10 km och männen 15 km till arbete/skola. I riket reser kvinnorna 11 km och männen 19 km. Effektiv restid i Stor-Göteborg är 24 minuter för kvinnorna och 28 minuter för männen jämfört med 23 minuter respektive 26 minuter för riket.¹²

Värderingar

Bilen har lett till att individer har utvecklat resvanor med en kulturellt förankrad position – en individuell tillflyktsort. Bilen står också för andra kulturella betingelser som framgång, välfärd och status. 1950-talets bilexplosion gav möjligheter till en ökad rörlighet för allt fler samhällsgrupper. Bilen var dock mannens egendom, han körde, tvättade och underhöll bilen. Det skapades en tydlig koppling till mansrollen. Strukturuomvandlingen i samhället ledde sedan till att kvinnorna började ta plats i arbetslivet och då förändrades också könsrollerna kring bilen. Kvinnors behov av rörlighet ökade med inträdet i arbetslivet, barnomsorgens utbyggnad, samt barns och ungdomars fritidsverksamheter. Vid 1990-talets slut har i stort sett lika stor andel kvinnor som män körkort. Däremot domineras fortfarande vardagstrafiken av manliga förare.¹³

Miljöhänsyn och attityder/värderingar till miljöfrågor har blivit allt viktigare för att förklara människors resmönster. Olika undersökningar visar att kvinnor och män säger sig vara intresserade av miljön i ungefär samma utsträckning. Däremot är kvinnor mer bekymrade över miljöproblemens utveckling i allmänhet och de uppfattar miljöhoten som allvarigare. Dessutom finns det studier som pekar på att kvinnor har högre betalningsvilja än män både för att minska utsläpp och för att få tillgång till naturområden i anslutning till bostaden.¹⁴

Kvinnor är generellt mer kritiska till bilen och mer villiga att ändra sin bilanvändning än män enligt Merrit Polk¹⁵. Kvinnors resmönster och attityder gentemot transporter befrämjar i högre utsträckning en hållbar utveckling av transportsektorn. Polk menar att det bör man dra fördel av i planeringsprocessen. Något fler kvinnor än män anser att bilen har en negativ miljöpåverkan enligt en annan rapport av Polk¹⁶. Kvinnor visar sig också vara mer positiva till olika åtgärder i syfte att minska antalet bilar. Enligt en rapport av Carlsson-Kanyama 1999 som är baserad på siffror från 1996 bidrar män till i genomsnitt 53 % större utsläpp av koldioxid än kvinnor. Polks slutsats är att flera faktorer pekar på att kvinnor har en större potential än män för att anamma ett ekologiskt hållbart transportsystem i Sverige. Detta trots att det finns en trend i länder med hög bilanvändning att skillnaden mellan kvinnors och mäns resmönster minskar genom ett ökat resande hos kvinnor.

Trafiksäkerhet och otrygga trafikmiljöer

I rapporten ”Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet”¹⁷ beskrivs kvinnors beteende i trafiksystemet utifrån en säkerhetsaspekt. Inom samhällsplaneringen har människor nästan uteslutande betraktas som en könsneutral grupp trots att kvinnors och mäns rörelse- och aktivitetsmönster uppvisar tydliga skillnader. Säkerhet i trafikmiljöer handlar till stor del om olyckor men också om att inte utsättas för eller behöva oroa sig för våld i

11 SOU 2001:44

12 ”Vi tar bilen till jobbet” ValfärdsBulletinen Nr 3 2001

13 Håkan Andréasson ”Resenärer i bilsamhället Vardagligt resande i kulturell belysning”

14 NUTEK 1997:26

15 Polk, M, 2002, ”The influence of gender on daily car use and willingness to reduce car use in Sweden”

16 Polk, M, 2002, ”Do women show more potential than men in adopting to a sustainable transportation system in Sweden”

17 Rädslans rum – trygghetens rum - ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet” Vinnova

transportsammanhanget. Enligt statistiken drabbas män oftare av våld men oron och rädslan är betydligt högre bland kvinnor. Detta kan leda till att kvinnors rörlighet begränsas. Rädslan kan hanteras genom offensiva eller defensiva strategier. Offensiva strategier utmärks av att kvinnor utrustar sig med hårspray, överfallslarm, nyckelknippa mm för att kunna hantera en möjlig fara. Defensiva strategier handlar om att undvika platser som kan innebära fara. Exempelvis är det vanligt att undvika tunnlar och istället gå/cykla över eller på vägbanan där det är trafikfarligt. Kontrollen vid passage över den trafikerade vägen upplevs som större än kontrollen över faran i tunneln. Det är rimligt att anta att kvinnor med den strategin löper mindre risk att bli överfallna men betydligt större risk att bli påkörda. Andréassons undersökning visade att kvinnor känner en högre trygghet och säkerhet i bilen även om det oftast inte är kollektivresan i sig som är otrygg utan resan till och från hållplatserna.¹⁸

Nollvisionen är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador. Vägverket har i en enkätundersökning ställt ett antal frågor kring trafiksäkerhet. Resultaten visar att 64 % av kvinnorna och 45 % av männen anser det oacceptabelt att människor dödas i trafiken. Däremot anser bara 34 % av kvinnorna och 20 % av männen att det är realistiskt med noll döda i trafiken. När det gäller intresset för trafiksäkerhetsfrågor är kvinnor och män ungefär lika intresserade. Intresset stiger med åldern för båda könen. 57 % av kvinnorna anser att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten medan enbart 37 % av männen instämmer. Nära 64 % av männen anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna jämfört med 40 % av kvinnorna.¹⁹

Kollektivtrafik

I rapporten ”Kvinnligt och manligt i kollektivtrafiken”²⁰ påstås att kollektivtrafiken i högre utsträckning är anpassad efter ett manligt resbehov. Både kvinnor och män skulle gynnas av att kollektivtrafiken bättre anpassades efter båda könen behov.

Transportforskaren Lisa Warsén och etnologen Wera Grahn menar att kollektivtrafiken inte passar kvinnor. Det är byggt för raka resor och passar inte för den deltidsarbetande kvinnan som tar hand om barn och gamla. Trots att fler kvinnor reser med kollektivtrafik är det män som beslutar om trafiken. Forskarna hävdar att kvinnors perspektiv glöms bort när beslut fattas av enbart män.²¹

Kvinnors och mäns inställning till kollektivtrafik analyseras i rapporten ”Jämställdhet – Transporter och IT”²². Det konstateras att både kvinnor och män värderar faktorer som närhet till hållplatser och stationer högt samt att de är välskötta och rena och att det är pålitligt och tryggt att åka med länstrafikbolaget. Kvinnor är generellt mer positiva till påståenden som att det är lätt att få information och köpa biljetter, länstrafikbolagets linjer går bästa vägen och det går snabbt mm. Det som både kvinnor och män var mest negativa till var att informationen vid förseningar och stopp inte fungerar samt att bolaget inte är lyhört för synpunkter.

18 Håkan Andréasson ”Resenärer i bilsamhället Vardagligt resande i kulturell belysning”

19 Vägverket publikation 2001:33

20 ”Kvinnligt & manligt i kollektivtrafiken” KFB-Rapport 1996:17

21 ”Män styr kvinnors resor” artikel i Arbetet 2000-07-07

22 SOU 2001:44

4. Kvinnors och mäns inflytande på planeringsprocessen

Skillnader i kvinnors och mäns villkor och levnadssituationer innebär också skillnader i ställning, tillgång till resurser, kontroll av ekonomiska tillgångar och beslutsfattande. En ökad kunskap om dessa skillnader är att tillämpa ett jämställdhetsperspektiv.

Argumenten för jämställdhet inom det politiska beslutsfattandet kan enligt Helga Hernes²³ delas in i rättvisa, resurser och intressen. Argumentet om rättvisa bygger på tanken att kvinnor utgör halva befolkningen och ska därför ha hälften av platserna i politiska församlingar. Resurser bygger på tanken att kvinnor har andra erfarenheter och resurser än män, vilket bör komma till uttryck i politiken för det gemensamma bästa. Det sista argumentet, att kvinnor har gemensamma intressen och ska gå in i politiken för att driva dessa intressen är kontroversiellt eftersom det antyder att det finns en konflikt mellan kvinnors och mäns intressen.

Intresseargumentet används inom ramen för jämställdhetsintegrering för att tydliggöra och utmana rådande normer. Jämställdhetsintegrering som strategi innebär att en omvandling av organisationer och verksamheter måste utgå ifrån att både kvinnor och män är normsättare.

Polk menar att den teoribildning som står bakom transportforskningen idag förmodligen inte klarar av att fånga och förklara skillnader mellan kön. I flertalet undersökningar har kön inte ens funnits med som variabel.²⁴

En norsk attitydundersökning från 1997 visar på klara skillnader mellan kvinnors och mäns attityder till olika trafikpolitiska åtgärder. Exempelvis vill kvinnor i högre grad än män satsa på att underhålla det befintliga gatunätet men är inte lika positiva till att bygga nya vägar som män. Kvinnor är också mer positiva än män till att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Däremot är båda könen lika negativa till höjda bensinpriser.²⁵

Även tidtabellsplaneringen för kollektivtrafiken utgår ifrån heltidsarbete och linjearitet i tid och rum. Kvinnor arbetar i högre utsträckning deltid och är dessutom ofta beroende av tvärförbindelser. Sammantaget gör det att kollektivtrafiken i större utsträckning svarar mot mäns resmönster trots att fler kvinnor reser.²⁶

Kvinnor är kraftigt underrepresenterade i planeringsprocessen för infrastruktur och transporter. De politiska styrelserna för trafikhuvudmännen har en kvinnorepresentation på 20 %.

²³ Hernes, H. Women and the Welfare State. Essays in State Feminism. Oslo, 1987.

²⁴ Polk, M, 2002, "The influence of gender on daily car use and willingness to reduce car use in Sweden"

²⁵ Hjorthol, R, Miljöbevissthet og valg av reisemåte

²⁶ Kompetens i kollektivtrafiken – slutrapport från 3K-projektet oktober 1997

Tabell 1: Representation kvinnor och män 2002 (1/3)

	Styrelse		Ledningsgrupp		GD / VD		Anställda	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Vägverket	6	7				1	22 %	78 %
Vägverket region väst			3	9		1	29 %	71 %
Banverket	3	6	4	10		1	15 %	85 %
Västra banregionen			5	6	1		29 %	71 %
Sjöfartsverket			2	9		1	19 %	81 %
Luftfartsverket ²⁷	3	7	1	12		1	36 %	64 %
Länsstyrelsen			5	12		2	60 %	40 %
Västtrafik	26 %	74 %	31 %	69 %	1	4	66 %	34 %

Tabell 2: Representation kvinnor och män i Västra Götalandsregionen 1998 - 2002

	Kvinnor	Män
Regionfullmäktige	53%	47%
Regionstyrelsen	59%	41%
Regionutvecklingsnämnden	33%	67%
Beredningsgrupp för regionutveckling	26%	74%

27 Samtliga ledningsgrupper

5. Västra Götaland

Befolkningen i Västra Götaland 31 december 2001 uppgick till 1 500 857 personer vilket är 17 % av Sveriges befolkning²⁸. Andelen kvinnor är 50,4 % och män 49,6 %. Befolkningen ökade från 2000 med 6 216 personer varav män utgjorde 60 % och kvinnor 40 % av ökningen.

Tabell 3: Korta fakta om Västra Götaland 2000

	Kvinnor	Män
Eftergymnasial utbildning, 25-64 år	32 %	28 %
Förvärvsarbetande, 20-64 år (1999)	72 %	76 %
Arbetssökande, 20-64 år	4,3 %	5,0 %
Medelinkomst, förvärvs-, 20-64 år (1999)	157 tkr	217 tkr
Föräldrapenning, andel dagar (2001)	87 %	14 %
Ohälsotal, ohälsodagar per person och år, 20-64år	57 dagar	40 dagar
Kommunstyrelse ledamöter (1999)	30 %	70 %
Företagare med minst 10 sysselsatta (1999)	30 %	70 %

Lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner)

Kvinnor har generellt sett geografiskt mindre lokala arbetsmarknadsregioner. Kvinnor reser kortare sträckor till arbetet och jobbar mer deltid än män.

Tabell 4: Lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) kvinnor och män 1999

Kvinnor		Män	
LA-region	Kommuner	LA-region	Kommuner
Gislaved	Tranemo	Gislaved	Tranemo
Sotenäs	Sotenäs		
Bengtstors	Bengtstors, Dals-Ed	Bengtstors	Bengtstors, Dals-Ed
Göteborg	Göteborg, Härryda, Partille, Öckerö, Stenungsund, Lerum, Kungälv, Mölndal, Vårgårda, Alingsås, Ale, Tjörn, Kungsbacka	Göteborg	Göteborg, Härryda, Partille, Öckerö, Stenungsund, Lerum, Kungälv, Mölndal, Vårgårda, Alingsås, Ale, Tjörn, Orust, Mark, Bollebygd, Lilla Edet, Kungsbacka, Varberg
Uddevalla	Uddevalla, Orust, Munkedal, Färgelanda, Lysekil		
Strömstad	Strömstad, Tanum	Strömstad	Strömstad, Tanum
Trollhättan	Trollhättan, Grästorp, Lilla Edet, Vänersborg, Mellerud	Trollhättan	Trollhättan, Grästorp, Essunga, Uddevalla, Vänersborg, Munkedal, Färgelanda, Mellerud, Lysekil, Sotenäs
Borås	Borås, Bollebygd, Mark, Svenljunga, Herrljunga, Ulricehamn	Trollhättan	Borås, Svenljunga, Herrljunga, Ulricehamn
Lidköping	Lidköping, Vara, Götene, Essunga	Lidköping-Vara	Lidköping, Vara, Götene,
Skövde	Skövde, Karlsborg, Tibro, Mariestad, Skara, Hjo, Tidaholm, Falköping, Gullspång, Töreboda	Skövde	Skövde, Karlsborg, Tibro, Mariestad, Skara, Hjo, Tidaholm, Falköping, Gullspång, Töreboda
Säffle	Åmål	Säffle	Åmål

²⁸ SCB, Befpak

Totalt pendlar fler män än kvinnor mellan samtliga lokala arbetsmarknadsregioner i Västra Götaland. Störst skillnad mellan kvinnor och män är inpendling till Lidköpings LA-region och Göteborgs LA-region samt för utpendling från Bengtsfors LA-region och Skövde LA-region. Däremot är det nästan lika många kvinnor och män som pendlar in till Strömstad och Bengtsfors LA-regioner.

Tabell 5: Pendling mellan lokala arbetsmarknader inom Västra Götaland 2000

	Inpendling		Utpendling	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Göteborg LA-region	8 900	19 230	9 640	15 770
Trollhättan LA-region	3 520	5 420	3 220	6 390
Strömstad LA-region	500	600	460	880
Bengtsfors LA-region	410	460	240	560
Borås LA-region	3 140	4 480	3 070	6 070
Lidköping LA-region	1 220	2 690	2 030	3 060
Skövde LA-region	2 290	3 650	2 230	4 690

(Källa: SCB)

Andelen kvinnor som ut- eller inpendlar varierar mellan 31 % och 44 %. I kommuner som Götene, Bengtsfors, Lerum, Partille, Härryda, Mölndal mfl är skillnaden minst mellan andelen kvinnor och män. I samtliga kommuner är dock män i majoritet bland in- och utpendlarna. Statistiken understryker att kvinnor i högre utsträckning än män arbetar i närområdet.

I Västra Götaland förvärvsarbetar 72 % av kvinnorna och 76 % av männen i en ålder över 16 år.

Tabell 6: Andelen kvinnor och män inom olika sektorer

	Kvinnor	Män
Forskning och utveckling/utbildning	66 %	34 %
Hälso- och sjukvård/sociala tjänster	88 %	12 %
Personliga och kulturella tjänster	57 %	43 %
Civila myndigheter	53 %	47 %
Byggverksamhet	8 %	92 %
Energi- och vattenförsörjning/avfallshantering	21 %	79 %
Jord- och skogsbruk, jakt/fiske	23 %	77%
Utvinning mineral och tillverkningsindustri	26 %	74%

Resbehov och resmönster för kvinnor och män i Västra Götaland

I Västra Götaland har en analys gjorts av resvanor 1995-1999²⁹ baserad på den nationella resvaneundersökningen genomförd av SCB. Materialet baseras på intervjuer med 6 196 personer mellan 6 och 84 år. Studien visar att Västra Götaland i genomsnitt uppvisar motsvarande skillnader mellan kvinnor och män som för riket. Resvanor formas i ett komplext samspel mellan individuella faktorer, transportsystemets utformning samt boendemönster och bebyggelsestruktur.

Tabell 7 : Antal resor, reslängd och restid per person/dygn, 6-84 år boende i Västra Götaland 1995-1999

	Kvinnor	Män
Antal resor	1,6	1,7
Reslängd	31,3	43,2
Restid i minuter	57	63

Tabell 8: Ressätt fördelat på kvinnor och män i Västra Götaland

	Kvinnor	Män
Till fots	21 %	13 %
Cykel	10 %	11 %
Bilförare	32 %	53 %
Bilpassagerare	22 %	10 %
Kollektivtrafik	12 %	9 %
Övrigt	3 %	4 %

Krantz³⁰ konstaterar i rapporten ”Mäns och kvinnors resande” att det är förhållanden utanför transportsystemet som i hög grad ligger bakom de olikheter i resvanor som finns mellan kvinnor och män. Kvinnors och mäns resande är i hög grad ett resultat av ett ömsesidigt beroende. En ökning av exempelvis kvinnors arbetsresor bör sannolikt innebära att män skulle resa mindre, framförallt i barnfamiljer.

I Västra Götaland lägger män i genomsnitt en större andel av såväl antal resor, reslängd som restid på arbetsresor och tjänsteresor än vad kvinnor gör. Störst skillnad är det i reslängd, där kvinnor lägger 16 % av restiden till arbetsresa/tjänsteresa medan männen använder 20 % av reslängden. Kvinnor däremot lägger betydligt mer resor, reslängd samt restid på inköpsresor än vad männen gör. Av männens resor är 40 % i yrkeslivet medan dessa resor enbart utgör 25 % av kvinnornas resor.

Inkomst är en faktor som antas påverka resandets omfattning och skillnaderna mellan kvinnor och män är betydande. Exempelvis tjänar 30 % av männen och 8 % av kvinnorna från Västra Götaland över 240 000. Skillnaderna mellan mäns och kvinnors resande blir små när de fördelas på olika inkomstgrupper. Både kvinnor och män som tjänar mer än 160 000 per år reser längre per person och dygn än de andra inkomstgrupperna.

Skillnaderna mellan kvinnors och mäns resande i Västra Götaland kan sammanfattas med att män reser längre, mer med bil och en högre andel av deras resor sker i, till eller i samband med förvärvsarbetet. Traditionella fördelningar av gemensamma hushållsaktiviteter visar sig i att kvinnor utför fler omsorgs- och inköpsresor. Kvinnors resande är även generellt sett mer lokalt orienterat. Detta oavsett om de sker med bil eller inte. Det är aktiviteternas lokalisering och inte färd sättet som avgör reslängden. Kvinnor gör i och för sig fler resor till fots och med kollektivtrafik än män men även bland kvinnor är det bil som utgör det dominerande färd sättet.

²⁹ Krantz ”Mäns och kvinnors resande” 2000, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

³⁰ Krantz ”Mäns och kvinnors resande” 2000, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Kollektivtrafik inklusive tåg

Västtrafik³¹ har mätt förändringar av attityder bland såväl allmänhet som kunder. Undersökningen skickades ut till 4 800 slumpmässigt utvalda personer och svarsfrekvensen var 51 %. Undersökningen, Västtrafik Radar 2001, genomfördes under 2001.

Enkäten visar att kollektivtrafiken upplevs ha följande fördelar gentemot bilen som transportmedel; miljövänlig, säker för förare och passagerare, avslappnande samt prisvärd. Bilen upplevs dock som bättre när det gäller flexibilitet och snabbhet, pålitlighet, trygghet samt bekvämlighet och gott om plats för bagage.

Tabell 9: Resmönster med kollektivtrafik

	Kvinnor %	Män %
5-7 dag/v	14	10
2-4 dag/v	12	10
Max 1 dag/v	19	17
Mer sällan	31	30
Aldrig	22	31
Vet ej	2	2

Källa: Västtrafik Radar 2001

Det finns vissa skillnader i resmönster med kollektivtrafik mellan Västtrafiks delområden. I Göteborgsområdet är det betydligt fler som reser med kollektivtrafik regelbundet jämfört med övriga tre delområden. I Göteborgsområdet reser 43 % av kvinnorna och 33 % av männen kollektivtrafik minst två dagar i veckan. I Skaraborg däremot är det endast 16 % av kvinnorna och 14 % av männen som reser med kollektivtrafik minst en dag i veckan. I Fyrbodalen och i Skaraborg är det ungefär lika stor andel kvinnor som män medan en betydligt högre andel kvinnor i Göteborgsområdet och Sjuhäradsområdet reser med kollektivtrafik.

Tabell 10: Resmönster med kollektivtrafik 2-5 dagar i veckan

	Kvinnor %	Män %
Västra Götaland	26	20
Fyrbodalen	19	19
Göteborgsområdet	43	33
Skaraborg	16	14
Sjuhäradsområdet	25	18

Källa: Västtrafik Radar 2001

I Västra Götaland totalt visar undersökningen att 21 % reser mest med kollektivtrafik till arbetet, 43 % reser mest med bil till arbetet medan 13 % går eller cyklar. På fritiden dominerar bilresandet med 66 % även om kollektivtrafiken har ökat sin andel till 26 %, delvis på bekostnad av gång och cykel. Även resenärer som inte arbetar tillkommer. Mellan Västtrafiks delområden skiljer sig Göteborgsområdet från de övriga med en hög kollektivtrafikandel. Fyrbodalen har högre kollektivtrafikandel än både Sjuhäradsområdet och Skaraborg.

³¹ ScandInfo Marketing Research genomförde uppdraget

Tabell 11 visar att kvinnor i Västra Götaland generellt är mer positiva än män till kollektivtrafik.

Tabell 11: Attityder kring kollektivtrafik och bilresor i Västra Götaland i %

	Kollektivtrafik		Bil	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Snabbt	16	10	86	91
Miljövänligt	74	69	3	9
Säkert	64	63	29	35
Bekvämt	44	36	64	70
Tryggt	35	30	60	68

Källa: Västtrafik Radar 2001

Tabell 12: Transportbehov oavsett transportsätt i Västra Götaland till och från arbetet i %

	Kvinnor	Män
5-7 dag/v	35	45
2-4 dag/v	14	10
Max 1 dag/v	3	3
1-3 d/månad	3	3
Mer sällan	6	6
Aldrig	33	28
Vet ej	5	5

Källa: Västtrafik Radar 2001

Tabell 13: Ressätt på fritiden och för inköp i Västra Götaland

	på fritiden		för inköp	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Buss/spårvagn	13	8	12	7
Buss (landsb. express)	6	4	4	3
Tåg	3	2	1	1
Bil	69	75	72	79
Båt	1	1	0	0
Går/cyklar	6	7	5	6
Inget	3	2	3	3

Källa: Västtrafik Radar 2001

Tabell 14: Ressätt till och från arbetet i Västra Götaland

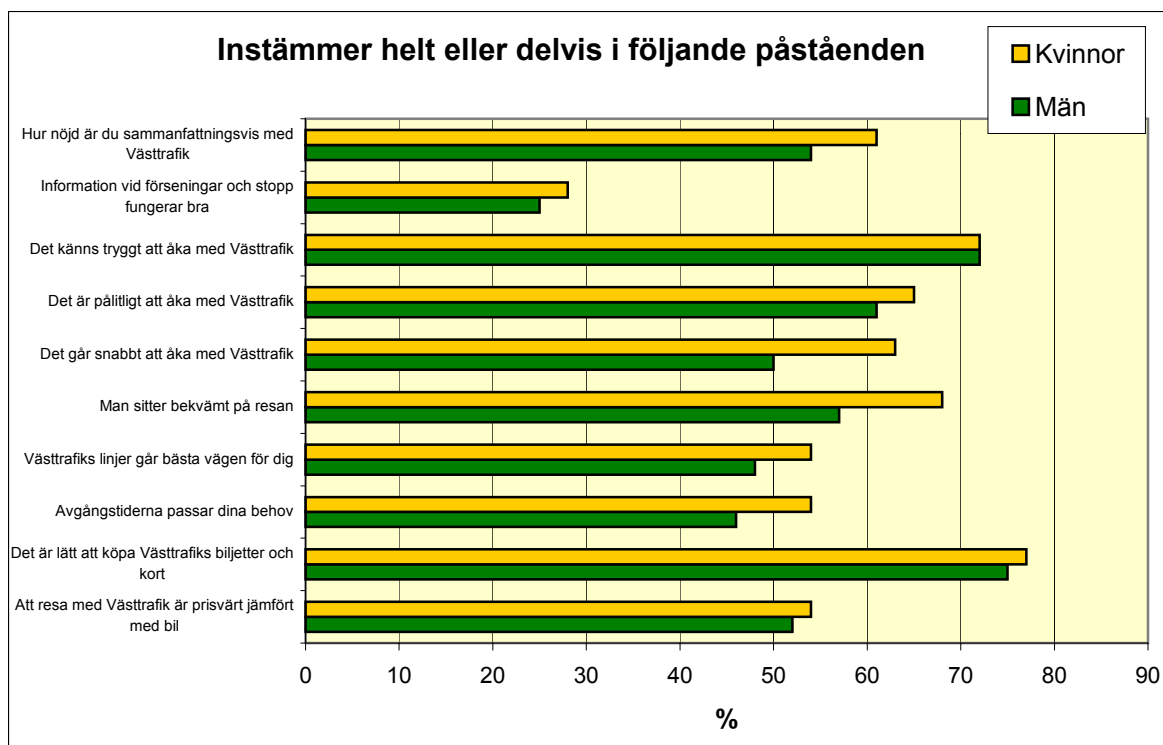
	Nuläget		Trolig användning under det kommande året	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Buss/spårvagn	11	7	10	6
Buss (landsb. express)	5	4	5	4
Tåg	1	2	2	2
Bil	41	52	42	53
Båt	1	1	1	1
Går/cyklar	15	12	16	13
Inget	20	16	18	15

Källa: Västtrafik Radar 2001

Kollektivtrafikbarometern³²

Kollektivtrafikbarometern visar att hela 97 % av kvinnorna och 95 % av männen i Västra Götaland anser att en satsning på kollektivtrafik är bra för samhället. Däremot tror bara 55 % av kvinnorna och 61 % av männen att politiker generellt anser att en satsning på kollektivtrafik är bra för samhället. Undersökningen visar också att kvinnor i högre utsträckning än män ser kollektivtrafik som ett sätt att nå målpunkter från sin bostad.

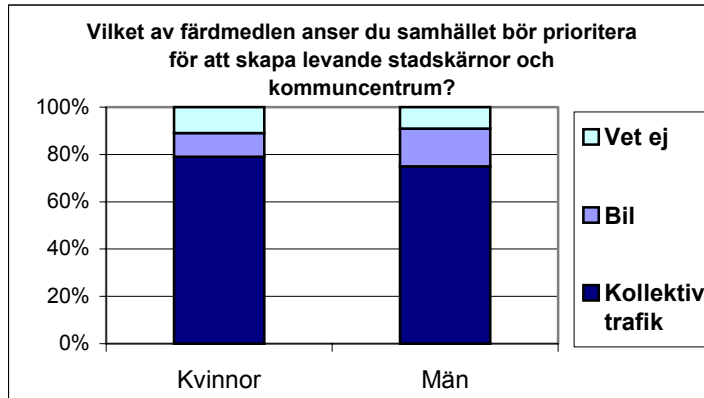
Figuren nedan visar att kvinnor är generellt sett mer nöjda med Västtrafik än män. Kvinnor är mer positiva än män när det gäller information, pålitlighet, snabbhet, bekvämlighet, resväg och restid. Över 70 % av både kvinnor och män anser att det är tryggt att åka med Västtrafik.



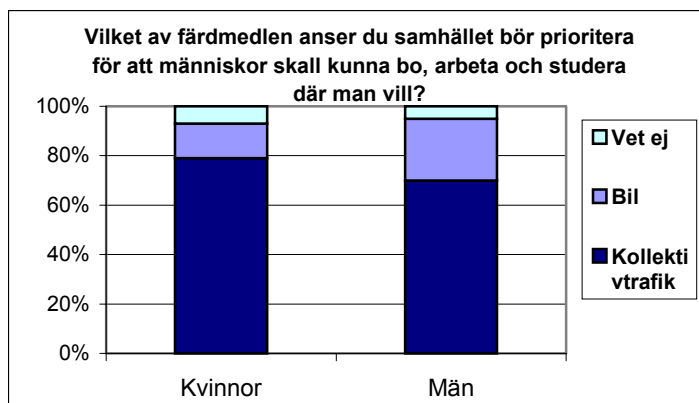
Figur 1: Synpunkter på Västtrafik

³² Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som genomförs årligen sedan 1996. De intervjuade är ett statistiskt urval av svenska befolkningen mellan 15 och 75 år. Svaren gäller för Västtrafiks geografiska område, dvs Västra Götaland, och antal svar för åren 2000 och 2001 var 584 män och 734 kvinnor.

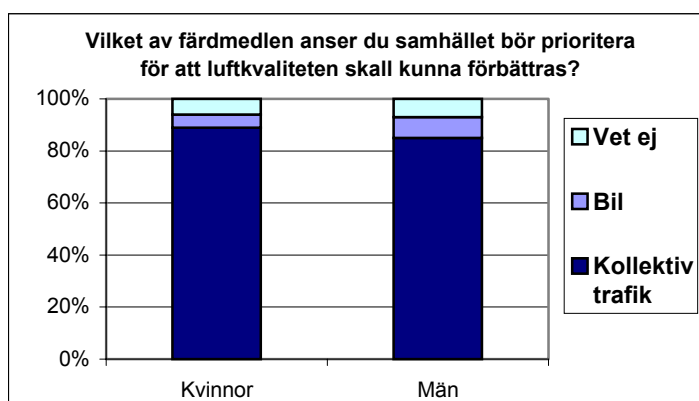
Följande tre figurer visar att kvinnor i högre grad än män anser att kollektivtrafik ska prioriteras för att skapa levande stadskärnor och kommuncentrum, för att människor ska kunna bo, arbeta och studera där de vill samt för att förbättra luftkvaliteten. När det gäller vilket färdmedel som ska prioriteras för att minska antalet olycksfall i trafiken så är det i stort sett ingen skillnad mellan hur kvinnor och män har svarat.



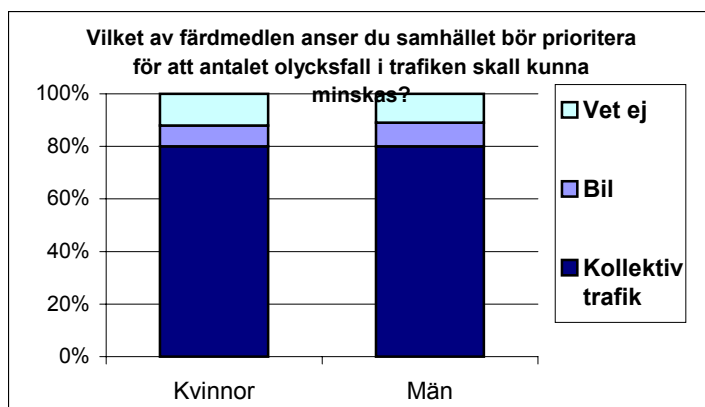
Figur 2: Prioritering av färdmedel i syfte att skapa levande stadskärnor



Figur 3: Prioritering av färdmedel i syfte att öka människors valfrihet



Figur 4: Prioritering av färdmedel i syfte att förbättra luftkvalitet



Figur 5: Prioritering av färdmedel i syfte att minska olycksfall

Resvaneundersökningar har genomförts Västtrafik Göteborgsområdet 1998, 1999 och 2000. Totalt har ca 418 000 intervjuer genomförts, varav 56 % kvinnor och 44 % män svarade. Av det totala antalet arbetsresor som görs står männen för 42 % och kvinnorna för 58 %. Samma förhållande gäller för övriga resor.

Tabell 25: Resa fördelat på ärende efter kön i Göteborgsområdet (1998, 1999, 2000)

	Kvinnor %	Män %	Totalt %
Arbete	35	33	34
Grundskola	8	10	9
Gymnasiet	9	11	10
Övrig skola	9	9	9
Övrigt	39	37	38

Västtrafik har genomfört en undersökning³³ med hjälp av ScandInfo Marketing Research som visar att andelen personer som undvikit att åka spårvagn på grund av rädsla och otrygghet är 15 %. Av kvinnorna är det 17 % och av männen 13 % som undvikit att åka spårvagn. Både kvinnor och män anser att det är tryggare med vagnvärdar än med videoövervakning. På frågan vad som är positivt med vagnvärdar på spårvagnen svarar 66 % av kvinnorna och 60 % av männen att det ger ökad säkerhet/trygghet. Däremot svarar bara 21 % av männen och 22 % av kvinnorna att det ger ökad säkerhet/trygghet med videoövervakning.

³³ Undersökningen genomfördes i oktober 2001 med anledning av videoövervakning och vagnvärdar på spårvagnarna. 432 personer har intervjuats och av de tillfrågade åker 84 % kollektivtrafik 2 dagar eller fler per vecka.

6. Diskussion

Diskussionen syftar till att inspirera läsaren att börja tänka jämställdhet när det gäller transportsystemet från många olika infallsvinklar. För att uppnå ett jämställt transportsystem måste vi beakta skillnader mellan kvinnor och män i alla avseenden. Kvinnor och mäns förutsättningar och villkor generellt i samhället skiljer sig markant åt och det gäller även inom transportsystemet.

Resmönstret är ett resultat av hur kvinnor och män organiserar vardagslivet, men påverkas också av normer och värderingar samt hur den fysiska strukturen har utformats.

- Kvinnor och män ska ges samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Kvinnors perspektiv är dåligt företrädade vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem.
- Transportsystemet ska svara mot både kvinnors och mäns transportbehov. Det finns skillnader och dessa måste lyftas fram och beaktas i alla sammanhang.
- Kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas samma vikt.

I investeringsplaneringen för transportsystemet ska effekterna av de föreslagna åtgärderna i planerna beskrivas bla med hjälp av mått och indikatorer. Vägverket har tagit fram två indikatorer när det gäller delmålet jämställdhet. Däremot har Vägverket ännu inte utarbetat lämpliga milstolpar för jämställdhetsmålet.

1. Andel kvinnor i interna samrådsgrupper i planeringsprocessen.
2. Antal projekt där man gjort en jämställdhetsanalys i planeringsunderlaget

Ytterligare indikatorer / mätbara mål skulle kunna vara:

1. Andelen kvinnor och män som beslutar, planerar och påverkar transportsystemet?
2. Andelen kvinnor och män i lednings/projektgrupp för förstudier och vägutredningar.
3. Andel kvinnor och män i Beredningsgruppen för regionutveckling, Regionutvecklingsnämnden, Regionstyrelsen samt Regionfullmäktige.
4. Andel kollektivtrafiklinjer som har planerats med ett jämställdhetsperspektiv
5. Andelen kvinnor och män 18 år och uppåt som har körkort.
6. Andelen kvinnor och män som reser bil, kollektivtrafik och cykel/gång

Utöver indikatorer bör en diskussion om måluppfyllelse ske:

- Hur ser könsfördelning ut i beslutsprocesserna och verksamheterna och vilka normer/värderingar kan styra?
- Hur fördelas pengar, tid, utrymme, information mellan kvinnor och män och vilka normer/värderingar kan styra?
- Hur svarar transportsystemets delar mot det resmönster och resbehov som kvinnor respektive män har?
- Begränsas särskilt kvinnors rörlighet i transportsystemet pga rädsla eller oro? Hur kan tryggheten ökas exempelvis till och från samt vid hållplatser, kring och i tunnlar osv.
- Hur sker samhällsplaneringen idag? Tas hänsyn till hur kvinnors och mäns vardag är organiserad?
- Kan kollektivtrafiken förändras så att den bättre passar ett kvinnligt respektive manligt resbehov?
- Tänka jämställdhet när det gäller planeringsprocessen – finns det skillnad mellan kvinnors och mäns möjlighet att påverka? Finns det intressekonflikter och hur löses dessa?

Exempel på områden och åtgärder som har bäring på jämställdhet i transportsystemet

- Underhåll av befintligt vägnät – *en norsk studie visar att kvinnor i högre grad än män vill satsa på underhåll jämfört med nybyggnation*
- Satsning på trafiksäkerhet – *Kvinnor värderar trafiksäkerhet högre än framkomlighet till skillnad från män enligt flera studier*

- Tryggare kollektivtrafik, ex hållplatsutformning – *rädsla för överfall riskerar att begränsa särskilt kvinnors rörlighet.*
- Utbyggnad och kvalitetshöjning av kollektivtrafiken – *fler kvinnor än män använder och är beroende av kollektivtrafiken*
- Bättre underhåll och förutsättningar för gång- och cykeltrafik – *fler kvinnor än män går och cyklar*
- Handikappanpassning av transportsystemet – *med stigande ålder får allt fler rörelsehinder och det är betydligt fler kvinnor bland de äldre.*
- Bättre samordning mellan bebyggelse, infrastruktur och trafik – *underlättar för korta resor som en högre andel kvinnor gör.*
- Stor vikt vid miljö och säkerhet både på vägnätet men också gång- och cykelnätet – *flera studier visar att kvinnor värderar miljö och säkerhet generellt högre än män.*

7. Litteratur

Andréasson, Håkan, "Resenäer i bilsamhället Vardagligt resande i kulturell belysning"

Hernes, H. *Women and the Welfare State. Essays in State Feminism*. Oslo, 1987.

Hjorthol, R, "Miljöbevissthet og valg av reise måte"

Krantz, L-G, "Mäns och kvinnors resande" 2000, , Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Lundkvist, Helén & Lorentzi, Ulrika "Gör det jämt - att integrera jämställdhet i verksamheten"

Kvinnens arbeidreser – en viktig premis for offentlig plalegging. Transportøkonomisk institutt, Oslo, 1990.

Krantz, Lars-Gunnar, "Rörlighetens mångfald och förändring – Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996"

Polk, Merritt, "Gendered mobility. A study of women´s and men´s relations to automobility in Sweden", 1998

Vägverket publikation 2001:33 "Kvinnors och mäns attityder kring trafiksäkerhet"

Vinnova Rapport VR 2001:32 "Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet".

Kompetens i kollektivtrafiken – slutrapport från 3K-projektet, 1997

KFB-Rapport 1996:17 "Kvinnligt & manligt i kollektivtrafiken"

Svenska Kommunförbundet "Jämställd planering-att synliggöra ojämställdheten"

Svenska Kommunförbundet, Lundkvist, H, "Ojämställdhetens miljöer"

Västtrafik Radar 2001

"Män styr kvinnors resor" artikel i Arbetet 2000-07-07

Resvaneundersökningar, Västtrafik *Göteborgsområdet* 1998, 1999 och 2000.

Västtrafiks jämställdhetsplan för 2002 "Västtrafik tänker Jämt".

Kollektivtrafikbarometern

"Jämställdhet – Transporter och IT" SOU 2001:44

"Ändrad ordning - strategisk utveckling för jämställdhet" Ds 2001:64

VälfärdsBulletinen Nr 3 2001 "Vi tar bilen till jobbet"