

# ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM

En litteraturstudie

Louise Eriksson<sup>1,2</sup>  
Jörgen Garvill<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup>*Transportforskningsenheten, Umeå Universitet*  
<sup>2</sup>*Institutionen för psykologi, Umeå Universitet*

2003:03

**TRUM**

Transportforskningsenheten  
Umeå Universitet, 901 87 Umeå  
Tel 090-786 55 40  
E-post: office.trum@trum.umu.se

ISSN 1403-6924



*Rapportens titel:*

Ett jämställt transportsystem. En litteraturstudie.

*Författare:*

Louise Eriksson, FM/doktorand i psykologi  
Jörgen Garvill, Docent

*Projekt:*

Projektets syfte var att presentera forskning som är relaterad till kvinnors och mäns tillgänglighet till transportsystemet (Dnr.142-203-03).

*Finansieringsorgan:*

SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys

*Projektledare:*

Jörgen Garvill, Docent

*Indexord:*

Resvanor  
Färdmedelsanvändning  
Resbehov  
Genusperspektiv  
Jämställdhet  
Tillgänglighet

*Antal sidor:* 31

*Pris:* 100 kr



## Förord

De senaste åren har intresset för jämställdhet inom transportsektorn ökat. År 2001 tillkom ett sjätte delmål i transportpolitiken, ett jämställt transportsystem. Kvinnors och mäns tillgång till transportsystemet, och i förlängningen till olika funktioner i samhället, är viktigt att klargöra som grund för arbetet med ett jämställt transportsystem.

Denna rapport är en uppföljning av *Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv. En litteraturstudie.* (Eriksson & Garvill, 2000). Ytterligare en litteratursökning har genomförts och resultat som belyser och delvis förklarar kvinnors och mäns resor, ärenden och färdmedelsanvändning redovisas. Kunskapsläget idag diskuteras samt möjliga sätt att fördjupa förståelsen för kvinnors och mäns resor föreslås.

Louise Eriksson och Jörgen Garvill har författat rapporten. Jörgen Garvill har varit projektansvarig.

Projektet har finansierats av SIKÅ, Statens institut för kommunikationsanalys.

Umeå i oktober 2003

Louise Eriksson  
Jörgen Garvill



# Innehållsförteckning

<b>FÖRORD .....</b>	<b>V</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>VII</b>
<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>IX</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1 BAKGRUND .....	1
1.2 SYFTE .....	2
1.3 DISPOSITION .....	2
<b>2 KVINNORS OCH MÄNS RESVANOR.....</b>	<b>3</b>
2.1 HISTORIK .....	3
2.2 RESVANOR IDAG .....	3
<b>3 FÖRKLARINGAR AV KVINNORS OCH MÄNS RES- OCH ÄRENDEMÖNSTER .....</b>	<b>4</b>
3.1 DEMOGRAFISKA FÖRKLARINGAR .....	4
3.2 GEOGRAFISKA FÖRKLARINGAR .....	5
3.3 SOCIALA ROLLER .....	5
3.4 KULTURELLA FÖRKLARINGAR .....	6
3.5 SLUTSATSER .....	7
<b>4 FÖRKLARINGAR AV KVINNORS OCH MÄNS FÄRDMEDELSANVÄNDNING.....</b>	<b>7</b>
4.1 TILLGÅNG TILL FÄRDMEDEL .....	8
4.2 DEMOGRAFISKA FÖRKLARINGAR .....	8
4.3 GEOGRAFISKA FÖRKLARINGAR .....	9
4.4 SOCIALA ROLLER .....	9
4.5 KULTURELLA FÖRKLARINGAR .....	10
4.6 VÄRDERINGAR OCH ATTITYDER.....	11
4.7 VANA .....	13
4.8 SLUTSATSER .....	14
<b>5 UPPELVELSE AV OTRYGGHET PÅ RESOR .....</b>	<b>14</b>
5.1 KVINNORS OCH MÄNS UPPELVELSE AV OTRYGGHET .....	15
5.2 VAR OCH NÄR UPPELVS OTRYGGHET? .....	15
5.3 VILKA KONSEKVENSER FÅR OTRYGGHETEN? .....	16
5.4 ÅTGÄRDER FÖR ATT UNDVIKA UPPELVELSER AV OTRYGGHET .....	17
<b>6 JÄMSTÄLLDHET INOM TRANSPORTSEKTORN.....</b>	<b>18</b>
6.1 ETT ÖKAT FOKUS PÅ JÄMSTÄLLDHET I TRANSPORTPOLITIKEN.....	18
6.2 ARBETET MED ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM.....	20
6.3 DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN .....	20
6.3.1 <i>Ett jämställt transportsystem och en ekologiskt hållbar utveckling .....</i>	<i>21</i>
6.3.2 <i>Helhetssyn inom transportsektorn .....</i>	<i>21</i>
6.4 BEHOVET AV MER KUNSKAP .....	22
<b>7 DISKUSSION.....</b>	<b>23</b>
<b>8 REFERENSER.....</b>	<b>25</b>





## Sammanfattning

År 2001 tillkom ett sjätte delmål i transportpolitiken, ett jämställt transportsystem. Denna rapport är en sammanställning av litteratur som behandlar tillgänglighet till transportsystemet utifrån ett genusperspektiv.

Resvaneundersökningar visar att det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resvanor. Män reser längre, gör något fler resor och tillbringar längre tid på resande fot än kvinnor gör. Kvinnor har ett mer komplext resmönster med fler kombinerade resor än män. Arbetsresor, framför allt tjänsteresor, görs i högre grad av män än av kvinnor medan andelen inköp/serviceresor är något högre för kvinnor än för män. Skillnaderna i res- och ärendemönster mellan kvinnor och män förklaras med olika demografiska variabler, t. ex. inkomst. Även skillnader i aktivitetsmönster som en följd av könsroller, kulturella skillnader mellan kvinnor och män samt spatials förhållanden som påverkar kvinnor och mäns resor på olika sätt uppmärksammas. Bil är det mest använda färdmedlet av både män och kvinnor. Män reser längre med bil än kvinnor men bilresorna utgör ungefär lika stor andel av reslängden för män som för kvinnor. Resor med kollektiva färdmedel och att gå utgör en större andel av kvinnors än av mäns resor. Att kvinnor och män har olika tillgång till bil och olika inkomstnivåer bidrar till att förklara skillnader i färdmedelsanvändning. Andra möjliga förklaringar till skillnader mellan kvinnors och mäns färdmedelsanvändning är geografiska faktorer, kvinnors och mäns olika sociala roller, kulturella faktorer relaterat till bilen samt att det finns skillnader mellan kvinnor och män med avseende på värderingar, attityder och vana att använda olika färdmedel.

Kontextuella skillnader mellan kvinnor och män, skillnader i inställning och upplevelser, skillnader i personliga resurser och skillnader i vana att använda olika färdmedel indikerar att kvinnor och män delvis har olika resbehov likaväl som det finns olika förutsättningar att tillgodose resbehovet. Det är emellertid svårt att i nuläget avgöra om kvinnor eller män missgynnas på något sätt och om det finns skillnader mellan kvinnors och mäns tillgänglighet till transportsystemet. Svårigheterna att studera kvinnors och mäns resbehov gör att alternativa utgångspunkter kan vara värdefulla. Att fokusera på hinder för rörlighet är en sådan ansats. Exempel på hinder för rörlighet kan vara kontextuella i form av de maktförhållanden som finns mellan män och kvinnor, eller skillnader mellan kvinnor och män i upplevelse av otrygghet i samband med resor. Brist på personliga resurser exempelvis en lägre inkomst eller sämre tillgång till olika färdmedel kan också utgöra hinder för rörlighet. Eventuellt påverkas kvinnor och män på olika sätt av brister i personliga resurser.

Arbetet med jämställdhet inom transportsektorn har hittills främst bestått i att ge jämställdhet en högre prioritet och att påbörja diskussionen om vad som behöver göras. Mer kunskap behövs emellertid för att det ska gå att avgöra vad som orsakar skillnader mellan kvinnors och mäns resor och för att man från politiskt håll ska kunna genomföra lämpliga åtgärder. En tryggare trafikmiljö har identifierats som ett viktigt område i arbetet för ett jämställt transportsystem och planer för att genomföra förbättringar på området har formulerats.



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Transporter utgör en viktig komponent i dagens komplexa samhälle. För individen är det nödvändigt att förflytta sig mellan olika platser. Ofta görs resor mellan bostad och arbete samt till servicefunktioner och fritidsaktiviteter. Hur transportsystemet är utformat utgör en förutsättning för individens rörlighet. Infrastrukturen och utformningen av trafikrummet är delar av den fysiska miljön i vilken resor företas. Tillgång till färdmedel är en annan aspekt av transportsystemets utformning som får konsekvenser för individens rörlighet. I individens liv finns det förutom krav på att genomföra resor även begränsningar för rörlighet. Ekonomiska resurser och avstånd är två betydelsefulla faktorer som påverkar möjligheterna för individen att nå önskvärda resmål. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning både för individens liv och för att samhället som det ser ut idag ska fungera.

Transportsystemets utformning styrs i hög grad av transportpolitiken. Det övergripande målet för transportpolitiken är att transportförsörjningen för medborgarna och näringslivet ska vara samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar i hela landet. I Prop. 1997/98:56 beskrivs fem delmål som på lång sikt eftersträvas; ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalité, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Inom ramen för delmålet om tillgänglighet betonas vikten av att både kvinnors och mäns transportbehov ska tillgodoses. I den nya propositionen från 2001, Prop. 2001/02:20, inkluderas ett sjätte delmål, att transportsystemet ska vara jämställt.

*Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det 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. Prop. 2001/02:20*

Lika möjlighet för kvinnor och män att påverka transportsystemets utformning utgör en aspekt av jämställdhetsmålet. En annan aspekt som uttrycks i delmålet är att transportsystemet skall vara jämställt och svara mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnors och mäns tillgång till transportsystemet är avgörande för jämställdhetsmålet. En central fråga är därför; Har kvinnor och män i lika stor utsträckning tillgång till transportsystemet, d.v.s. kan både kvinnor och män på lika villkor utnyttja transportsystemet?

Vid ett resonemang om tillgänglighet är det viktigt att definiera vad som avses med begreppet. Boverket (2002) delar in tillgänglighet i fysisk, psykisk, social, organisatorisk och ekonomisk tillgänglighet. Med fysisk tillgänglighet avses en möjlighet att röra sig i staden utan att fysiska hinder begränsar. Psykisk tillgänglighet innebär att förstå och att våga använda sig av staden. Den tredje typen är en social tillgänglighet som medför en möjlighet att ingå i stadens sociala liv. Organisatorisk tillgänglighet innebär att praktisk information och service finns att tillgå inför resan. Till sist nämns en ekonomisk form av tillgänglighet, vilket innebär att ha de

ekonomiska tillgångar som krävs för att passande färdmedel ska kunna användas (Boverket, 2002).

Förutom att tala om olika typer av tillgänglighet kan preciseringar av begreppet tydliggöra ytterligare. Reneland (2000) lyfter fram fyra faktorer som är avgörande för tillgänglighet. För det första nämns avstånd mellan start- och målpunkter för resan som en viktig faktor. Därutöver har färdmedelsalternativen betydelse eftersom bland annat restid och bekvämlighet varierar beroende på vilket färdmedel som används. Tid på dygnet, veckodag och årstid utgör förutsättningar för att använda kollektiva färdmedel eftersom tidtabeller varierar vid olika tider på dygnet och året. Tidsfaktorn har även betydelse för användning av gång och cykel på resor. De som ska dra nytta av tillgängligheten, brukare och verksamheter, lyfts fram som den fjärde faktorn att ta hänsyn till vid en diskussion om tillgänglighet. Som dessa aspekter gör gällande kan tillgänglighet uppnås på många olika sätt, exempelvis kan en god färdmedelstillgång likaväl som närhet till önskade destinationer öka tillgängligheten för individen.

I föreliggande rapport presenteras resultat som utifrån ett genusperspektiv undersöker tillgänglighet till transportsystemet. En sammanställning av kvinnors och mäns resvanor samt möjliga förklaringar till varför dessa könsskillnader finns redovisades i Eriksson och Garvill (2000). En ny litteraturgenomgång har genomförts och resultat från den tidigare litteraturssammanställningen vävs samman med resultat från undersökningar av senare datum. Upplevelse av otrygghet på resor och jämställdhet inom transportpolitiken är två kunskapsområden som har uppmärksammats extra på senare tid och nya undersökningar inom dessa områden beskrivs mer utförligt i rapporten.

## 1.2 Syfte

Denna rapport är en fortsättning på rapporten *Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv. En litteraturstudie*. (Eriksson & Garvill, 2000). Det övergripande syftet med föreliggande rapport är att presentera forskning som är relaterad till kvinnors och mäns tillgänglighet till transportsystemet. Tonvikten ligger på resultat från år 2000 till år 2003.

## 1.3 Disposition

I kapitel 2 görs en kort genomgång av kvinnors och mäns resvanor. Därefter, i kapitel 3 och 4, beskrivs möjliga förklaringar dels till skillnader i res- och ärendemönster mellan kvinnor och män och dels till skillnader i färdmedelsanvändning. De förklaringar som diskuterades i Eriksson och Garvill (2000) återges kortfattat samt kompletteras med eventuella nya undersökningar. Kunskapsområden som särskilt uppmärksammats på senare år, upplevelse av otrygghet på resor och jämställdhet inom transportpolitiken, beskrivs i kapitel 5 och 6. I kapitel 7 diskuteras de sammanställda resultaten.

## 2 Kvinnors och mäns resvanor

Reslängd, restid och antal resor är mått som används för att mäta rörlighet. I översikten av kvinnors och mäns resvanor redovisas skillnader mellan kvinnor och män med avseende på reslängd, restid och antal resor, skillnader i resärenden och skillnader i färdmedelsanvändning. Andel av det totala resandet mätt i tid, längd eller antal, kan också belysa resvanor på ett relevant sätt. Den historiska beskrivningen bygger på resvaneundersökningar, RVU och RES, analyserade av Krantz (1999) och SIKÅ (2002). Beskrivningen av kvinnors och mäns resvanor idag bygger på nationella resvaneundersökningar från år 1994 till år 2001, RES, analyserade av SIKÅ (2002; 2003a).

### 2.1 Historik

Resmönster förändras över tiden. Antalet resor och restiden har minskat något sedan 1970-talet medan reslängden har hållits mer konstant (Krantz, 1999). Kvinnors och mäns resmönster har utvecklats på lite olika sätt. En minskning av antalet resor har i högre grad skett bland män än bland kvinnor. Män reser ungefär lika långt nu som på 1970-talet medan kvinnors reslängd har ökat något. Jämförelser mellan 1970-talet och nutid visar därmed att skillnader i resmönster mellan kvinnor och män minskar över tiden.

Andelen kvinnor med körkort har ökat under 1990-talet medan andelen män med körkort är oförändrad. Resvaneundersökningar visar också att bilanvändningen har ökat, både kvinnor och män reser mer som bilförare idag jämfört med på 1970-talet (SIKÅ 2002).

### 2.2 Resvanor idag

Även om skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster minskar över tiden kvarstår olikheter. Män reser mer än kvinnor oavsett om reslängd, restid eller antal resor avses. Nationella resvaneundersökningar visar att män reser 50 km om dagen och kvinnor 36 km, tiden som används till resor är för män 66 minuter om dagen och för kvinnor 58 minuter. Skillnaderna mellan kvinnor och män med avseende på antalet resor är mindre, män gör 2,9 delresor om dagen och kvinnor 2,7 delresor. Kvinnor gör oftare än män flera ärenden på samma resa och har därmed ett mer komplext resmönster med fler kombinerade resor än män (SIKÅ, 2002).

Fritidsrelaterade ärenden är vanligast och utgör 35 procent av alla resor. En fjärdedel av antalet resor är arbets/skolresor och en fjärdedel utgörs av inköp/serviceresor (SIKÅ, 2003a). Fritidsresor utgör en större andel av kvinnors reslängd jämfört med mäns reslängd. Kvinnor gör emellertid inte längre fritidsresor än män, istället kan skillnaden förklaras med att kvinnor totalt sett reser kortare sträckor än män (SIKÅ, 2002). Kvinnor gör fler och har en högre andel inköp/serviceresor än män (SIKÅ, 2003a). Män gör istället fler och längre resor i arbetet, framför allt tjänsteresor, jämfört med kvinnor (SIKÅ, 2002).

Bil är det vanligaste färdmedlet både bland kvinnor och bland män. Vid 60 procent av alla resor används bil. Män reser oftare än kvinnor som bilförare och kvinnor reser oftare än män som bilpassagerare. Om bilresor både som förare och som passagerare räknas in reser män längre med bil än kvinnor gör (SIKA, 2003a). Som tidigare konstaterades reser kvinnor inte lika långt som män. En jämförelse mellan hur stor andel av mäns respektive kvinnors dagliga reslängd som görs med bil visar att skillnaderna mellan könen är små. Kollektiva färdmedel används på en större andel av kvinnors resor än mäns, dessutom går kvinnor mer än män gör (SIKA, 2002).

Sammanfattningsvis går det att konstatera att det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster, ärendemönster och färdmedelsval. Män reser längre, gör något fler resor och tillbringar längre tid på resande fot än kvinnor gör. Kvinnor har ett mer komplext resmönster med fler kombinerade resor än män. Arbetsresor, framför allt tjänsteresor, görs i högre grad av män än av kvinnor medan andelen inköp/serviceresor är något högre för kvinnor än för män. Bil är det mest använda färdmedlet av både män och kvinnor. Män reser längre med bil än kvinnor men bilresorna utgör ungefär en lika stor andel av reslängden för män som för kvinnor. Resor med kollektiva färdmedel och att gå utgör en större andel av kvinnors än av mäns resor.

### 3 Förklaringar av kvinnors och mäns res- och ärendemönster

För att klargöra varför kvinnor och män har olika resvanor har undersökningar och analyser utifrån olika vetenskapliga discipliner genomförts. Framst fokuserar förklaringarna på att klarlägga orsaker till varför män reser längre än kvinnor, varför män har längre arbetsresor än kvinnor, varför kvinnor har ett mer komplext resmönster jämfört med män och av vilka anledningar kvinnor och män har olika ärendemönster.

Huruvida demografiska skillnader mellan könen, såsom skillnader i inkomst, utbildning och sysselsättning, orsakar skillnader i resmönster är viktigt att kartlägga. Därutöver är geografiska, kulturella och sociala förklaringar nödvändiga för en ökad förståelse för kvinnors och mäns resmönster. Här presenteras förklaringar som tidigare redovisats i Eriksson och Garvill (2000) kortfattat samt kompletteras med resultat från undersökningar som tillkommit de senaste åren. Eftersom förklaringarna interagerar på olika sätt finns det ingen självklar struktur att följa vid presentationen.

#### 3.1 Demografiska förklaringar

Demografiska förklaringar är intressanta för att klargöra skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Inkomst, utbildning, sysselsättningsgrad och yrkesstatus är exempel på demografiska variabler som är nära relaterade till varandra.

- En norsk undersökning visar att hög inkomst, hög utbildning och hög yrkesstatus är relaterade till lång arbetstid och långa arbetsresor (Hjorthol, 1990). Eftersom studier påvisar samband mellan hög inkomst och längre resor

är det intressant att undersöka om kvinnors lägre inkomst kan förklara kvinnors kortare resor. Resultat från Sverige visar att om hänsyn tas till inkomst minskar skillnaderna i reslängd mellan kvinnor och män, emellertid reser män fortfarande längre än kvinnor (t.ex. SIKA, 1995; SIKA, 2002).

Demografiska faktorer kan därmed, till viss del men inte fullständigt, förklara skillnader i reslängd mellan kvinnor och män. Eftersom det finns samband mellan resande och demografiska faktorer är det emellertid viktigt att inkludera dessa faktorer tillsammans med andra typer av förklaringar när resmönster beskrivs.

### *3.2 Geografiska förklaringar*

Avstånd mellan start- och målpunkter på resor har givetvis betydelse för hur resmönster ser ut. Det är vanligt att göra resor mellan bostad och arbete, till affärer eller till olika typer av fritidssysselsättning. Avstånd mellan dessa platser är viktigt att ta hänsyn till vid en genomgång av resmönster. De studier som fokuserat på kvinnors och mäns olika långa arbetsresor är relevanta för att förklara skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster.

- Undersökningar visar att män har längre till arbetet än kvinnor har (SIKA/SCB, 2002), vilket gäller även om hänsyn tas till inkomst (SIKA, 2002). Det finns olika förklaringar till varför kvinnor har kortare till arbetet än män. En förklaring utgår från uppdelningen av arbetsmarknaden i kvinnliga och manliga sektorer. Att traditionellt kvinnliga arbetsplatser är mer utspridda geografiskt gör att det finns större möjligheter för kvinnor än för män att arbeta nära hemmet (t. ex. Krantz, 1999). Det är möjligt att vissa kvinnor väljer dessa arbetsplatser för att få arbeta närmare hemmet. En undersökning från USA visar att kvinnor i kvinnoyrken arbetar närmare hemmet, värderar närhet till hemmet högt och letar arbete inom ett geografiskt mer begränsat område i större utsträckning än andra kvinnor (Hanson & Pratt, 1991). För en alternativ förklaring till varför kvinnor arbetar närmare bostaden se punkt 3 i avsnitt 3.3 Sociala roller.

Geografiska förhållanden, såsom att kvinnor har kortare avstånd till arbetet, utgör en betydelsefull förklaring till varför mäns arbetsresor är längre än kvinnors. Orsaken till varför det finns sådana skillnader mellan kvinnor och män är inte klarlagt. Det är tänkbart att geografiska skillnader mellan var kvinnor och män reser ligger bakom en sådan skillnad men det är också möjligt att kvinnors och mäns sociala roller påverkar längden på arbetsresor.

### *3.3 Sociala roller*

Demografiska och geografiska förklaringar av res- och ärendemönster är nära relaterade till förklaringar som utgår från kvinnors och mäns sociala roller. Könrollers betydelse för aktivitetsmönster och därmed även för ärendemönster har studerats. Även resmönsters komplexitet har uppmärksammats i relation till kvinnors och mäns sociala roller. En del studier har utrett huruvida kvinnors sociala roll påverkar längden på arbetsresor.

- Hushållshypotesen utgår från kvinnors och mäns sociala roller och gör gällande att kvinnor tar ett större ansvar än män för hushåll och barn, vilket i sin tur påverkar kvinnors resmönster. Tidsanvändningsstudier visar att det finns skillnader mellan kvinnors och mäns aktivitetsmönster. Kvinnor och män arbetar ungefär lika mycket per dag men kvinnor utför mer hemarbete än män, och män förvärvsarbetar i större utsträckning än kvinnor. Skillnaden mellan kvinnor och män i tid som ägnas åt hemarbete är störst i familjer med små barn (SCB, 2003a). Skillnader i aktivitetsmönster kan förklara skillnader i ärendemönster, att arbetsrelaterade resor i högre grad görs av män än av kvinnor, medan kvinnor har en högre andel inköps- och service/omsorgsresor än män.
- Kvinnors mer komplexa resmönster kan ha sin bakgrund i könsroller. Inköps- och service/omsorgsresor utgör en högre andel av kvinnors än av mäns resor och sker ofta i samband med andra resor, exempelvis arbetsresor. Därmed uppstår ett mer komplext resmönster. Enligt Krantz (1999) är det främst kvinnor med små barn som kombinerar arbetsresan med andra ärenden. En undersökning från Nederländerna indikerar att kvinnors inköpsbeteende under arbetsdagar kan styras av andra faktorer än mäns inköpsbeteende (Schwanen, in press). Studien visar att kvinnor i högre grad än män gör inköp innan och under resan hem från arbetet. Män gör i störst utsträckning sina inköp vid en separat resa efter att ha kommit hem från arbetet. Sådana skillnader kan medverka till att förklara varför kvinnor har ett mer komplext resmönster än män.
- Det förs en diskussion huruvida kvinnor anpassar ärendemönster till arbetsuppgifter i hemmet (se t. ex. Johnston Anumonwo, m. fl. 1995). Kvinnors restriktioner, att ta ett större ansvar för hushållet och för barn, kan bidra till att förklara varför kvinnor har kortare arbetsresor än män (t. ex. Turner & Niemeier, 1997; Sermons & Koppelman, 2001). En nyligen genomförd undersökning från Nederländerna visar att avstånd påverkar kvinnor i olika stor utsträckning. Främst är det sammanboende kvinnor och kvinnor med barn som begränsas av geografiska faktorer vid arbetssökning, inte kvinnor som grupp (van Ham, 2002). Huruvida närvaro av barn påverkar kvinnors totala reslängd är oklart, studier från Sverige visar på olika resultat (se t. ex. Krantz, 1999; SCB, 2000).

Kvinnors och mäns sociala roller är en viktig pusselbit för att förstå framför allt kvinnors och mäns olika ärendemönster och varför kvinnor har mer komplext resmönster än män. Det finns också indikationer på att sociala roller kan vara en av flera förklaringar till kvinnors kortare arbetsresor. Emellertid är det svårare att avgöra huruvida könsroller påverkar kvinnors och mäns totala reslängd.

### 3.4 Kulturella förklaringar

Kulturella analyser av rörlighet utifrån ett genusperspektiv kan ge ytterligare information om bakgrunden till varför kvinnor och män har olika resvanor. Att uppmärksamma samband mellan rörlighet och manlighet är i detta avseende givande.

- I litteraturen finns kulturella symboler som kan bidra till förståelse för hur resor och rörlighet är relaterat till kön (Enewold, 2003). I analyser av s.k. ”road novels” från efterkrigstiden visar Enewold (2000) hur resor uppfattas



som en manlig domän och erfarenheter av att resa som ett manligt identitetsprojekt. Kvinnor associeras istället med platsbundenhet.

Kulturella uppfattningar om rörlighet som är relaterat till kön är viktiga att uppmärksamma för en mer heltäckande bild av kvinnors och mäns rörlighet.

### 3.5 Slutsatser

I översikten återfinns möjliga förklaringar framför allt till varför kvinnor reser kortare än män, varför kvinnor har kortare arbetsresor än män, varför kvinnor har ett mer komplext resmönster än män och av vilka anledningar kvinnor och män har olika ärendemönster. Bakgrunden till flera av dessa förklaringar återfinns i de skillnader som finns mellan kvinnor och män i samhället exempelvis icke jämställda löner och olika könsroller.

I Eriksson och Garvill (2000) konstateras att orsaken till att kvinnor och män reser på olika sätt kan ha sin grund i olika resbehov. Det är emellertid inte möjligt att beskriva resbehov utifrån hur mycket individen faktiskt reser. Det realiserade resandet påverkas av omgivningens utformning, exempelvis var hemmet ligger i förhållande till arbete, affärer eller fritidsintressen. Även förutsättningar för att resa, exempelvis ekonomiska resurser och tid är avgörande. De presenterade resultaten indikerar att kvinnor och män delvis har olika resbehov likaväl som det finns olika förutsättningar att tillgodose resbehovet. Nya studier som tillkommit sedan år 2000 ger fortsatt stöd för förklaringar återgivna i Eriksson och Garvill (2000). Fortfarande är emellertid förklaringarna av kvinnors och mäns res- och ärendemönster långt ifrån fullständiga.

## 4 Förklaringar av kvinnors och mäns färdmedelsanvändning

På resor används olika färdmedel. I tätort är resor med bil, kollektiva färdmedel, moped/motorcykel, cykel och gång vanliga. Undersökningar har i hög grad fokuserat på bilanvändning och att klarlägga varför män reser längre med bil än kvinnor gör. Noteras bör dock att bilresor utgör en ungefär lika stor andel av kvinnors som av mäns reslängd. Undersökningar om orsaker till skillnader i kvinnors och mäns användning av andra färdmedel förekommer i enstaka fall.

Tillgång till färdmedel som passar transportbehovet är en viktig förutsättning för rörlighet. Förutom tillgång till färdmedel måste det vara möjligt, och uppfattas som möjligt, att använda olika färdmedel i givna situationer. Demografiska, geografiska, kulturella, sociala och individuella faktorer bidrar i viss utsträckning till att förklara skillnader mellan kvinnors och mäns färdmedelsanvändning.

#### 4.1 Tillgång till färdmedel

Tillgång till färdmedel utgör en förutsättning för individens resande. Lika viktigt är det att uppmärksamma hinder i tillgång till färdmedel. Framför allt finns det studier som fokuserat på kvinnors och mäns tillgång till bil.

- Hälften av hushållen i Sverige har en bil och andelen tvåbilshushåll utgör en femtedel av hushållen. Körkort och tillgång till bil i hushållet är viktigt för att bil ska kunna användas på resor. Det är främst män som står som registrerade bilägare, knappt 70 procent av personbilarna ägs av män (SCB, 2003b). Det är också män som i något större utsträckning än kvinnor har körkort och tillgång till bil i hushållet (SIKA, 2003a). Skillnader i biltillgång kan bidra till att förklara varför kvinnor reser kortare avstånd med bil än män. Det finns emellertid undersökningar som visar att även om män och kvinnor med lika tillgång till bil jämförs reser män längre med bil än kvinnor (t. ex. Krantz, 1999). Det faktum att män har fler arbetsrelaterade fördelar kopplade till att använda bil på arbetsresor än kvinnor kan också göra bilen till ett mer attraktivt färdmedel för män (t. ex. SIKA, 1995; Hjorthol, 1998).
- En brist på tillgång till bil skulle kunna göra att andra färdmedel blir mer betydelsefulla. En möjlighet är att kvinnor i högre grad än män är beroende av kollektiva färdmedel för att nå arbete och studier eftersom de har en sämre möjlighet att använda bil (t. ex. Brewer, 1998; Hjerpe, 1980).

Studier visar att kvinnor och män har olika tillgång till färdmedel. Skillnader i faktisk tillgång till färdmedel verkar emellertid inte vara den enda skillnaden mellan kvinnors och mäns förutsättningar att använda olika färdmedel. Nedanstående förklaringar utvecklar bilden av färdmedelsanvändningen eftersom möjlighet att använda olika färdmedel inte bara avgörs av tillgång till eller avsaknad av färdmedel. Faktorer som hur lång resan är, om gods ska transporteras, hur mycket tid och pengar som finns att tillgå har också betydelse.

#### 4.2 Demografiska förklaringar

Demografiska faktorer har betydelse för färdmedelsanvändning (Bergström, 1999). Främst har demografiska skillnader mellan kvinnor och män relaterats till skillnader i biltillgång och skillnader i bilanvändning.

- Eftersom bil är ett dyrt färdmedel är det möjligt att skillnader i inkomst mellan kvinnor och män kan förklara skillnader i biltillgång. Studier visar dock att även om hänsyn tas till inkomstskillnader mellan könen har en högre andel män än kvinnor körkort och tillgång till bil (t. ex. SIKA, 2003a).
- Inkomst påverkar inte bara tillgång till bil utan även bilanvändning. Studier visar att om kvinnor och män jämförs med avseende på demografiska variabler (åldersgrupp, yrkesgrupp, hushållskategori och inkomstgrupp) minskar skillnaderna mellan kvinnors och mäns bilanvändning, kvinnor reser dock fortfarande kortare med bil än män (t.ex. Polk, 1998a).
- För individer med lägre inkomst kan billigare färdmedel såsom kollektiva färdmedel, cykel eller gång utgöra möjliga alternativ. Hög inkomst och biltillgång gör att benägenheten att använda kollektiva färdmedel minskar (Holmberg, 1996). Samtidigt visar en norsk undersökning att det inte finns ett

tydligt samband mellan inkomst och i vilken utsträckning kollektiva färdmedel används på arbetsresor (Hjorthol, 1999).

Skillnader i kvinnors och mäns bilanvändning kvarstår visserligen efter kontroll av demografiska variabler men de visade sambanden mellan färdmedelsanvändning och olika demografiska variabler gör att fortsatt uppmärksamhet bör ägnas åt dessa förhållanden.

#### *4.3 Geografiska förklaringar*

Geografiska förklaringar, d.v.s. reslängdens betydelse för vilka färdmedel som är möjliga att använda på resor, är viktiga för att belysa färdmedelsanvändningen. Olika färdmedel är i varierande utsträckning användbara beroende på hur långa resorna är.

- Som förklarades i Avsnitt 3.3 Geografiska förklaringar finns det belegg för att kvinnor har kortare arbetsresor än män. Ett längre avstånd till arbetet skulle kunna bidra till att förklara varför män använder bil i större utsträckning än kvinnor. Det finns emellertid undersökningar som visar att avståndet inte är hela förklaringen till att män kör bil längre sträckor än kvinnor. Garvill, m. fl. (2000) visar att bland heltidsarbetande kvinnor och män med lika långt till arbetet använde en större andel män än kvinnor bil till arbetet. Det finns även undersökningar från Norge som indikerar att avstånd till arbetet har större betydelse för kvinnors än för mäns bilanvändning (t. ex. Hjorthol, 1998).
- För att kunna använda kollektiva färdmedel på resor krävs att turerna går till önskade målpunkter vid önskade tider. I litteraturgenomgången framkommer inga undersökningar som studerar om kvinnor eller män är geografiskt begränsade på ett sådant sätt att kollektiva färdmedel är svåra att använda. Det är exempelvis möjligt att kollektiva färdmedel inte passar kvinnors eller mäns resor beroende på när resan görs, vilken målpunkt resan har och om resan är komplex d.v.s. har många stopp på vägen (se Eriksson & Garvill, 2000 för en diskussion).
- En stor andel av resor som görs är korta. Enligt SIKA (2003a) är 40 procent av antalet resor kortare än 2,5 km. Kvinnors högre andel korta resor (SIKA, 1997) kan göra att gång och cykel passar för kvinnors resor. Det finns emellertid undersökningar som tyder på att män använder bil i större utsträckning än kvinnor på både korta och långa resor (SIKA, 1995).

Resans längd och målet för resan har betydelse för vilka färdmedel som går använda. Att kvinnor och män reser olika långt kan förklara skillnader i färdmedelsanvändning, samtidigt som det finns indikationer på att skillnader i avstånd inte är avgörande för färdmedelsvalet.

#### *4.4 Sociala roller*

Det är inte bara mer faktiska förhållanden såsom ekonomiska resurser, tillgång till färdmedel och hur långt individen reser som är viktiga för en beskrivning av färdmedelsanvändningen. Det samhälle vi lever i med olika könsroller bidrar med ytterligare förklaringar av olikheter i resmönster. Det finns studier som fokuserar på hur framför allt kvinnors sociala roll påverkar i vilken utsträckning bilen används.

Som tidigare påpekades är bilen det vanligaste färdmedlet även bland kvinnor och en nästan lika stor andel av kvinnors reslängd som av mäns reslängd görs med bil.

- Studier visar att den sociala rollen påverkar kvinnors bilanvändande. Exempelvis finns undersökningar som visar att kvinnors bilanvändning påverkas av närvaro av barn medan mäns bilanvändning inte gör det. Gruppen kvinnor med lite äldre barn, 7-18 år, använder bil i nästan lika stor utsträckning som män. En orsak till att just denna grupp kvinnor reser längre med bil i förhållande till andra kvinnor är att de har ett ansvar att skjutsa de äldre barnen till olika aktiviteter (Polk, 1998b). Kvinnors sociala roll kan därmed motivera bilanvändande i vissa situationer. Tillberg (2001) uppmärksammar att lika tillgång till bil och lika möjligheter att företa längre resor bland kvinnor och män inte behöver resultera i ökad jämställdhet eftersom bilen exempelvis kan användas till att skjutsa barn.
- Ytterligare förståelse för hur den sociala rollen kan relateras till bilanvändning ges i en kvalitativ studie från Australien. Undersökningen genomfördes i förorter till Sidney och i fokus för analysen är en grupp kvinnor med en mycket hög bilanvändning. Den höga bilanvändningen relateras i denna studie till deras identitet som mamma och en strävan att göra det bästa för barnen. Genom att skjutsa barnen till ett bra daghem eller en bra skola längre bort, eller att skjutsa till olika aktiviteter för att försäkra sig om att resan är säker, eftersträvas de bästa förutsättningarna för barnen. Kvinnans upplevelser av att köra bil kommer i andra hand. Exempelvis upplever vissa kvinnor ett obehag när de kör bil och vissa uppvisar en medvetenhet om att bilen är miljöskadlig, trots detta väljer dessa kvinnor att köra bil för att uppfylla självdefinierade normer om vad en mamma bör göra för sina barn (Dowling, 2000).

Studier visar att könsroller påverkar framför allt kvinnors bilanvändning. Dessa undersökningar indikerar även att om kvinnor och män skulle använda bil i lika stor utsträckning kan bilen användas av olika orsaker. Mäns sociala roll har inte i så stor utsträckning relaterats till färdmedelsanvändning men bland de kulturella förklaringarna återfinns en diskussion om bilanvändande relaterat till manlighet.

#### *4.5 Kulturella förklaringar*

Kulturella förklaringar fokuserar liksom flera av de redan återgivna förklaringarna på bilanvändning. Utgångspunkten är att bilen inte bara är ett fortskaffningsmedel och den symbolik som är kopplad till bilen uppmärksammas. Bilen uttrycker, enligt Hagman (1998), kulturella föreställningar som finns hos människan.

- Undersökningar visar att bilens symbolik inte är könsneutral utan framstår som mer maskulin än feminin. Frihet, makt, kontroll, status och teknik är symboler som ofta kopplas ihop med bilen. Dessa symboler har sin grund i känslor och sociala förhållanden och är närmare förbundna till den maskulina identiteten än till den feminina (Sandqvist, 1997).
- Det finns också tydliga skillnader i hur mycket tid och intresse män och kvinnor ägnar bilen. Män är mer intresserade och har kunskap om bilar i större utsträckning än kvinnor (t. ex. Polk, 1998b). Studier visar dessutom att det är män i högre grad än kvinnor som bestämmer över bilen i situationer då det finns konkurrens om hushållets bil (t. ex. Polk, 1998b). Det faktum att män oftare än kvinnor är bilförare medan kvinnor oftare än män är bilpassagerare

(SIKA, 2003a) kan vara ett uttryck för att kvinnor och män har olika förhållningssätt gentemot bilen. Dessa könsskillnader i inställning till bilen uppkommer dessutom tidigt, studier visar exempelvis att pojkar är i högre grad än flickor intresserade av bilar i en tidig ålder (t. ex. Jones, m. fl. 2000) och det går att konstatera att män i vår kultur socialiseras till att använda bilen (t. ex. Hjorthol, m. fl. 1990). Dessa förhållanden kan emellertid komma att förändras om kvinnor oftare använder bilen (Polk, 1998b).

- Det finns undersökningar som indikerar att kvinnor och män kan uppleva olika sociala och psykologiska fördelar med att ha tillgång till bil. Ellaway, m. fl. (2003) visar i en studie från Storbritannien att autonomi i form av kontroll, flexibilitet och bekvämlighet, är mycket viktigt vid bilanvändning både för män och för kvinnor. För män är prestige också viktigt medan beskydd är av betydelse för kvinnor. Ytterligare en skillnad är att mäns självkänsla är relaterad till biltillgång medan behärskande är närmare relaterat till kvinnors biltillgång. Författarna gör tolkningen att kvinnor kan ha en mer praktisk snarare än symbolisk syn på bilen. En undersökning från Sverige visar på liknande resultat. Bland annat påverkas mäns bilanvändning av uppfattning om bilen som statusobjekt och kunskap om bilreparationer, vilket är faktorer som inte påverkar kvinnors bilanvändning (Polk, in press). Kulturella föreställningar förknippade med bilen kan komma att förändras med tiden. En studie av ungdomar i Göteborg visar att de betonar bilens praktiska betydelse och symbolvärdet hos bilen uppfattas vara lågt (Andréasson, 2000).
- Enstaka studier har fokuserat på symbolvärdet hos andra färdmedelsalternativ. Studier från Norge visar att associationer förbundna med kollektivtrafik är kvinnor, lågstatusyrken och låg inkomst (t. ex. Hjorthol, 1998).

Dessa studier ger stöd för att bilar är nära förknippat med maskulinitet i vår kultur. Det finns också underlag för att pojkar under uppväxten kommer i kontakt med bilar i större utsträckning än flickor samt att denna närmare kontakt håller i sig i vuxen ålder. Dessa kulturella förklaringar är nära relaterade till kvinnors och mäns sociala roller men även till de värderings- och attitydskillnader man funnit mellan kvinnor och män.

#### 4.6 Värderingar och attityder

Kvinnors och mäns färdmedelsanvändning har också studerats på individnivå. Skillnader i värderingar och attityder har betydelse för resvanor. Det kan på en generell nivå vara värt att uppmärksamma livsvärden, riskuppfattning och inställning till miljö i relation till de färdmedelsval individen gör.

- En undersökning visar att kvinnor och män lägger olika stor vikt vid olika livsvärden. Kvinnor betonar i högre grad än män värden som uppfyller gemensamma intressen exempelvis jämlikhet, rättvisa, lojalitet, gemenskap och trygghet (Garvill, m. fl. 1994).
- Det finns studier som visar att kvinnor upplever olika typer av risker som allvarligare än män gör och att kvinnor i högre grad än män undviker risker (se t. ex. Gustafson, 1997 för en översikt av riskforskning).
- Mer specifikt finns det skillnader i hur kvinnor och män uppfattar trafiksäkerhet och risker i trafiken. Undersökningar visar att kvinnor i högre grad än män accepterar olika trafiksäkerhetsåtgärder (t. ex. Warnemo &

Eriksson, 2003; Eriksson, m. fl. 2002a) samt att kvinnor upplever en högre risk än män i många trafiksituationer (Eriksson, m fl. 2002b).

- Kvinnor och män har också olika upplevelse av trygghet på resor. Undersökningar visar att fler kvinnor än män känner sig rädda för att utsättas för våld i samband med resor med kollektiva färdmedel (t. ex. Storstockholms lokaltrafik, 1992; Stangeby & Jansson, 2001). Samtidigt visar en norsk studie att kvinnor i högre grad än män tycker om att resa kollektivt för att dessa resor upplevs trygga (Hjorthol, 1998). Trygghetsupplevelsen är viktig även för fotgängare. En studie från Storbritannien visar att fler kvinnor upplever att gång är otryggt jämfört med kvinnor som upplever att kollektiva färdmedel och bil är otryggt (Lynch & Atkins, 1988). En fördjupad analys av upplevelse av otrygghet på resor återfinns i kapitel 5.
- Kvinnor är mer miljömedvetna än män (t. ex. Stern, m. fl. 1993, Polk, 2003a), visar ett större intresse för miljön än män gör (t. ex. Nilsson, 1995) samt uppfattar olika miljöproblem som större hot än män gör (t. ex. Polk, 1998b). Det finns undersökningar som inte visar på några skillnader mellan kvinnor och män i inställning till huruvida bilismen är orsak till olika miljöproblem (t. ex. Polk, 1998a) men det finns också studier som visar att kvinnor i högre grad än män menar att bilkörning är miljöskadligt (Polk, 1998c).

Undersökningar av kvinnors och mäns inställning till olika färdmedel visar på könsskillnader.

- Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns inställning till bilism och bilanvändning. Kvinnor är mer kritiska till bilism än män (t. ex. Polk 1998b; Polk, 1998a;) och män är i högre grad än kvinnor positivt inställda till bilanvändning (Polk, 1998a). Både kvinnor och män menar att bilkörning representerar frihet och uppfattas vara praktiskt, män menar att det är så i högre grad än kvinnor. Dessutom uppfattar män i högre grad än kvinnor bilkörning som avslappnande och kvinnor uppfattar bilkörning som farligt i högre grad än män (Polk, 1998c).
- Undersökningar visar att kvinnor är mer villiga än män att minska sitt bilanvändande (t. ex. Polk, 1998a; 1998b; Matthies, m. fl. 2002). Dessutom finns indikationer på att kvinnors och mäns avsikt att minska bilanvändningen påverkas i varierande utsträckning av olika attitydvariabler (Polk, in press). Det är möjligt att kvinnor och män i viss utsträckning kan tänka sig att använda olika sätt att minska sin bilanvändning. Gärling, m. fl. (2000) visar att kvinnor i större utsträckning än män skulle försöka minska bilanvändningen genom att använda kollektiva färdmedel eller resekedjor. Män skulle i högre grad än kvinnor använda motorcykel eller moped för att minska bilanvändningen. Det finns inga skillnader mellan kvinnor och män för att resa kortare avstånd, exempelvis genom att välja affärer som ligger närmare bostaden, att cykla eller gå istället för att använda bil eller att använda bilpool.
- Studier visar att kvinnor och män har till viss del olika inställning till kollektiva färdmedel. Kvinnor har en mindre negativ inställning till kollektivtrafiken än män (t. ex. Garvill, m. fl. 2000; SLTF, 2003). En studie från Tyskland visar också att i valet mellan bil och kollektivtrafik föredrar kvinnor kollektivtrafik framför bil i större utsträckning än män (Matthies, m. fl. 2002). Dessutom påvisar en svensk undersökning att kvinnor är mer positiva än män till ”Park and Ride”, d.v.s. att köra bil till en parkeringsplats

nära en station och sedan resa med kollektiva färdmedel till destinationen (Lindström Olsson, 2003).

- Det finns ett fåtal studier om kvinnors och mäns inställning till gång och cykel. Undersökningar visar att kvinnor i högre grad än män har en positiv inställning till gång (t. ex. Garvill, m. fl. 2000) och att kvinnor lägger större vikt än män vid positiva konsekvenser av att gå för hälsan, miljön och ekonomin (t. ex. Forward, 1998).

Förutom skillnader i inställning till olika färdmedel finns det indikationer på att kvinnor och män till viss del betonar olika faktorer vid val av färdmedel och på resor.

- En undersökning visar att kvinnor i högre grad än män tycker att trafiksäkerhet, reskostnad och påverkan på miljön är viktiga faktorer att ta hänsyn till på resor i tätort och på landsbygd. Det finns emellertid inga könsskillnader mellan hur viktig restid uppfattas vara (Garvill, m. fl. 1999). Resultat från en annan studie visar även den på skillnader mellan hur kvinnor och män värderar olika faktorer vid resor. Kvinnor tycker i högre grad än män att det är viktigt att olycksrisken i trafiken minskar, att resa utan att det kostar så mycket, att bidra till en bättre miljö, att förbättra hälsan, att inte bli utsatt för att transportmedlet blir stulet och att inte bli utsatt för hot (Forward, 1998). I viss utsträckning annorlunda resultat visas i en studie av arbetsresor med kollektivtrafiken i Stockholm. Kvinnor uppvisar en lägre restidskänslighet än män, däremot är priskänsligheten lika stor hos kvinnor som hos män (Olsson, m. fl. 2001).

Livsvärden, upplevelse av risk, inställning till miljöproblem samt mer specifika attityder till färdmedel har en potential att påverka resvanor. De skillnader som visas vid genomgången är inte bara intressanta som förklaringar till kvinnors och mäns färdmedelsanvändning. Skillnaderna ger också en fingervisning om orsakerna till att välja ett visst färdmedel kan vara olika för kvinnor och för män.

#### 4.7 Vana

Det räcker inte att förklara färdmedelsanvändning med de nämnda variablerna. Eftersom resor är något som görs regelbundet i liknande situationer uppstår en vana. I och med att valet automatiseras kan visserligen vissa viktiga faktorer övervägas inför varje enskild resa, exempelvis restid, men det sker ingen analys av flertalet relevanta faktorer (Gärling, m. fl. 1997). Särskilt när det gäller att förklara bilanvändning har vana identifierats som en betydelsefull faktor (t. ex. Verplanken, m. fl. 1994).

- Polk (in press) visar i för kvinnor och män separata regressionsanalyser att både kvinnors och mäns bilanvändning påverkas av vanemässig användning av bil. Undersökningar visar emellertid att män har en starkare bilvana än kvinnor (t. ex. Hjorthol, 1998). Varför kvinnor i större utsträckning än män kan tänka sig att minska bilanvändningen förklaras av Matthies, m. fl. (2002) dels med att kvinnor har starkare ekologiska normer än män och dels med att kvinnor har en svagare bilvana än män.

Vana att använda olika färdmedel är en faktor som bidrar till att förklara kvinnors och mäns färdmedelsanvändning.

#### 4.8 Slutsatser

Det finns ett intresse för att förklara kvinnors och mäns bilanvändning utifrån olika perspektiv. Sammanställningen visar att det sannolikt finns skillnader mellan kvinnors och mäns tillgång till olika färdmedel, önskan att använda olika färdmedel men eventuellt även behov att använda olika färdmedel. Det samhälle vi lever i med olika sociala roller för män och kvinnor och kulturella influenser som påverkar könen på olika sätt har också betydelse för färdmedelsanvändningen. De studier som presenterades i Eriksson och Garvill (2000) är fortfarande relevanta och resultaten kompletteras av nya studier. Det är emellertid svårt att i nuläget avgöra om kvinnor eller män missgynnas på något sätt och om det finns skillnader i kvinnors och mäns tillgänglighet till färdmedel.

### 5 Upplevelse av otrygghet på resor

I beskrivningen av kvinnors och mäns attityder noteras att kvinnor i större utsträckning än män vill undvika risk (t. ex. Gustafson, 1997). Dessutom betonas trafiksäkerhet och trygghet vid resor i högre grad av kvinnor än av män (t. ex. Forward, 1998). Att det finns skillnader mellan kvinnor och män med avseende på inställning till säkerhet och trygghet i trafiken gör att dessa frågor är speciellt intressanta utifrån ett genusperspektiv. Det finns olika bakomliggande orsaker till riskupplevelser i trafiken. Att vistas i trafiken innebär en risk att skadas eller dödas och individen kan, i större eller mindre utsträckning, uppleva olika trafiksituationer som riskabla. Riskupplevelsen kan emellertid också vara relaterad till hot eller våld i trafikrummet. Betydelsen av att skilja på upplevelsen av risk i samband med olyckor och upplevelsen av risk i samband med hot eller våld är viktigt (t. ex. Andersson, 2001; Listerborn, 2000).

Olika färdmedel är i varierande utsträckning relaterade till dessa två typer av riskupplevelser. Alm och Lindberg (2000; 2002; 2003) visar att oron för att råka ut för en trafikolycka upplevs vara större när man färdas med bil jämfört med när man färdas med kollektiva färdmedel. Samtidigt är oron större för att råka ut för hot eller våld vid resor med kollektiva färdmedel jämfört med bilresor. Eftersom bil upplevs som ett mer attraktivt färdmedel menar författarna att en tolkning av resultaten kan vara att upplevd oro om hot eller våld har större inverkan än upplevd oro för trafikolyckor på hur attraktivt ett färdmedel uppfattas vara. Trygghetsaspekten är emellertid relevant för resor med flertalet färdmedel. En kombination av färdmedel används på många resor, exempelvis är det vanligt att gå till hållplatser vid kollektiva resor eller att gå till parkeringsplatser vid bilresor. För att transportsystemet ska vara psykiskt tillgängligt är det viktigt att individen upplever att resor inte innebär en för stor risk.

En tryggare trafikmiljö är ett område inom transportsektorn och inom stadsplanering som från politiskt håll uppmärksammas som betydelsefullt för jämställdhetsarbetet (Friberg & Larsson, 2002; SIK 2002). En del undersökningar med fokus på upplevelsen av trygghet i offentliga rum har genomförts i Sverige på senare tid.



Resultaten går i linje med tidigare undersökningar samt utvecklar analysen med ett mer genomgripande genusperspektiv

### *5.1 Kvinnors och mäns upplevelse av otrygghet*

Svenska undersökningar som fokuserar på kvinnors och mäns upplevelse av otrygghet har främst genomförts i större städer. En omfattande undersökning av kollektivtrafiken i Göteborg visar att nästan hälften, 49 procent av kvinnorna och 40 procent av männen, känner sig rädda för att utsättas för hot eller våld minst någon gång per år när de reser kollektivt (Johansson & Wettermark, 2003). En mindre studie gjord i Stockholm visar att upplevd otrygghet är större vid resor med pendeltåg och tunnelbana jämfört med stadsbuss, regionalbuss, spårvagn och bil. Det finns inga signifikanta skillnader mellan kvinnor och män i upplevd otrygghet vid resor med pendeltåg och tunnelbana. Emellertid finns en tendens i studien att upplevd risk eller oro för att utsättas för besvärande situationer, hot eller våld är högre bland kvinnor än bland män vid resor med kollektiva färdmedel (Alm & Lindberg, 2003). I en mindre undersökning från Norrköping noteras inga signifikanta skillnader mellan kvinnor och män när oro för att utsättas för besvärande situationer, hot eller våld på resor med kollektiva färdmedel undersöks. Inte heller återfinns skillnader mellan kvinnor och män i upplevd trygghet eller upplevd rädsla vid resor med kollektiva färdmedel (Alm & Lindberg, 2002). För att klargöra kvinnors och mäns upplevelser av otrygghet krävs ytterligare studier dels med ett större antal medverkande personer och dels från både större och mindre städer i Sverige.

Även om det finns indikationer på att kvinnor kan känna sig mer rädda än män i urbana miljöer är risken att drabbas objektivt sett högre för män. Exempelvis visar undersökningen från Göteborg att något fler kvinnor än män känner sig rädda för att utsättas för hot eller våld när de reser kollektivt samtidigt löper män en större risk än kvinnor att faktiskt utsättas för hot eller våld (Johansson & Wettermark, 2003). En orsak till denna skillnad mellan kvinnor och män kan vara att män främst riskerar att utsättas för våld medan kvinnor både kan utsättas för våld och sexualiserat våld (t. ex. Tiby, 1991; Andersson, 2001).

### *5.2 Var och när upplevs otrygghet?*

Otrygghet är nära kopplat till vissa miljöer och specifika tidpunkter. De tidigare refererade undersökningarna från Stockholm och Norrköping indikerar att kvinnor och män skiljer sig i bedömning av hur betydelsefulla olika omständigheter är för känslan av otrygghet. Alm och Lindqvist (2002; 2003) visar att miljö och tidpunkt påverkar kvinnors och mäns upplevelse av otrygghet på olika sätt. På väg till hållplatser och på hållplatser vid kollektivt resande bidrar exempelvis faktorer som mörkt ute, dålig belysning, att det är nedskräpat, att gå eller vänta ensam, gångtunnel, avlägset belägna hållplatser och hållplatser nära park eller skog i högre grad till känslor av otrygghet bland kvinnor än bland män. Skillnader mellan kvinnors och mäns upplevelse av otrygghet under resan noteras inte i Norrköpingsstudien utan endast i undersökningen från Stockholm. Faktorer under resan såsom när det är mörkt ute, när det är dålig belysning, nedskräpat, att resa ensam och om förare/personal har

dålig uppsikt över fordonet bidrar till otrygghet bland kvinnor i större utsträckning än bland män.

Utifrån begreppen fysiska och sociala rum i enlighet med Koskela (1996) analyseras kvinnors upplevelse av trygghet/rädsla i trafikrummet i en kvalitativ studie gjord i Malmö (Andersson, 2001). Betydelsefulla faktorer i denna studie liknar i hög grad faktorer identifierade i tidigare återgivna studier. Det fysiska rummet kan enligt Koskela (1996) delas in i öppet och slutet rum. Mest skrämmande uppfattas slutna rum vara t. ex. parkeringshus, gångtunnlar eller cykelvägar i avlägsna områden. En förklaring till att slutna rum upplevs otrygga är en känsla av att inte ha kontroll över rummet. Det kan vara svårt att se hela rummet p.g.a. buskage och/eller dålig belysning, möjligheterna att gömma sig eller att fly kan också upplevas vara små. Även öppna rum kan uppfattas som skrämmande när det är mörkt, exempelvis parker och grönområden, samtidigt uppfattas dessa platser positivt när det är ljust. Det sociala rummet kan också delas in i tomt och befolkat rum (Koskela, 1996). Platser där det finns människor upplevs ofta tryggare än folktomma platser, detta gäller emellertid inte om det finns en eller flera okända män på platsen, då kan ett tomt rum upplevas tryggare. Omständigheter som också har betydelse för upplevelsen av trygghet är tid på dygnet, veckodag och årstid (Andersson, 2001).

Vid studier av otrygghet utgör den fysiska miljön en möjlig utgångspunkt. En annan betydelsefull aspekt som kan påverka rädslan är de sociala maktrelationer som finns i samhället, bland annat kön. Subjektiva föreställningar av rädslan, bland annat konstruerade av rykten, egna erfarenheter och idéer om olika platser, kan ytterligare förstärka rädslan (Listerborn, 2002). I Sandberg (2002) illustreras hur subjektiva föreställningar av rädsla påverkas av hur samhället och media hanterar kvinnors rädsla i det offentliga rummet.

### 5.3 Vilka konsekvenser får otryggheten?

Vilka konsekvenser upplevelser av otrygghet i trafikmiljön får är intressanta för den psykiska tillgången till staden, att våga röra sig där. Resultat från Göteborg visar att bland de resenärer som reser med kollektiva färdmedel mer än en gång i månaden är andelen kvinnor som någon gång avstått från att resa med kollektivtrafik som en följd av en känsla av otrygghet/rädsla större än andelen män, 17 procent respektive 10 procent (Johansson & Wettermark, 2003). En undersökning från Stockholm visar att undvika kollektivt resande p.g.a. otrygghet är relativt ovanligt. Några signifikanta skillnader mellan hur ofta kvinnor respektive män undviker kollektiva färdmedel som en följd av att de känner sig otrygga återfinns inte (Alm & Lindberg, 2003). Bland de som sällan eller aldrig använder kollektiva färdmedel finns det emellertid vissa som anger otrygghet som en orsak till att inte resa kollektivt. I studien från Göteborg anger 14 procent bland dem som sällan eller aldrig reser med kollektivtrafik att orsaken till det är att de känner sig otrygga på resor med kollektiva färdmedel (Johansson & Wettermark, 2003).

Även om otrygghet inte uppfattas vara ett stort problem för majoriteten av kollektivtrafikresenärerna finns det orsak att närmare undersöka hur känslor av otrygghet hanteras. Andersson (2001) beskriver hur kvinnor hanterar rädsla på olika sätt. Ett sätt är *anpassningsstrategier*, då sker en anpassning till att det är kvinnan som

ska hålla sig till de förutsättningar som finns i trafikrummet. Även om flera kvinnor inte är medvetna om att de begränsar sig framkommer det i beskrivningarna en undvikande strategi. Anpassningsstrategier kan delas in i defensiva och offensiva strategier. Den vanligaste defensiva anpassningstrategin är att undvika vissa platser eller situationer, främst slutna, mörka, trånga och obefolkade rum. Vid förflyttningar försöker kvinnorna välja ett säkert transportmedel. Att gå, även till och från andra transportmedel, uppfattas minst säkert eftersom förflyttningen inte går nog snabbt och det kan vara svårt att fly. Ytterligare strategier är att försöka se ut som en man genom kroppsspråk och kläder eller att se till att inte vara ensam i vissa situationer (Andersson, 2001). En studie av kvinnors rädsla i Umeå indikerar att det finns en beteendennorm rörande kvinnors beteende när det är mörkt. Det uppfattas förnuftigt att som kvinna undvika att gå ensam sent på kvällen, omgivningen förväntar sig därmed att kvinnor är rädda när de vistas i staden kvällstid (Sandberg, 2002). Vid offensiva anpassningsstrategier medtas utrustning som kan användas vid en eventuell attack, exempelvis nycklar, inställningen är emellertid fortfarande att anpassa sig till situationen (Andersson, 2001).

Ett annat sätt att hantera situationen är genom *motståndsstrategier*. Exempel på sådana är när kvinnan bryter mot situationen genom en vägran att låta sin rörlighet begränsas, även här är dock utgångspunkten att kvinnor lever farligare än män. Andersson (2001) drar slutsatsen att många offentliga platser inte är tillgängliga för kvinnor i lika stor utsträckning som för män när det är mörkt.

#### 5.4 Åtgärder för att undvika upplevelser av otrygghet

Listerborn (2002) betonar vikten av att analysera den ideologiska grund som ligger bakom åtgärder som syftar till att förbättra tryggheten. Feministiska tankegångar, arkitektur/kriminologi och kritisk urban teori är exempel på ideologier som ligger till grund för olika åtgärder. Det finns fördelar och problem med alla synsätt, Listerborn (2002) betonar dock att en diskussion om bakgrunden till åtgärderna kan bidra till att de åtgärder som är mest fördelaktiga för att förbättra tryggheten tas fram.

På ett mer praktiskt plan förs en diskussion om vilka åtgärder som bör genomföras för att motverka upplevelse av otrygghet i stadsrummet. En typ av åtgärder som diskuteras är bebyggelseinriktade åtgärder, d.v.s. åtgärder som är inriktade på att förändra den fysiska miljön för att öka tryggheten. Enligt Boverket, m. fl. (2002) har kunskapen kring sådana åtgärder ökat de senaste åren även om behovet av kunskap på området fortfarande är stort. Få kommuner har i sina översiktsplaner uppmärksammat hur utformningen av miljön är relaterat till brottslighet och trygghet. Samtidigt vidtas bebyggelseinriktade åtgärder i större utsträckning på lokal nivå idag jämfört med för några år sedan.

Konkreta åtgärder som kan användas för att förhindra upplevelser av otrygghet i stadsrummet diskuteras (t. ex. Boverket, 2002; Listerborn, 2000). Grunden för resonemanget hittas i den tidigare beskrivna teoretiska ramen om öppna och slutna rum. Boverket (2002) menar att man bör undvika slutna rum, stadsrummet ska vara öppet så att platsen går att överblicka. Exempelvis bör djupa, smala tunnlar, gångbroar och passager undvikas. Det ska också finnas en bra belysning och möjlighet att välja alternativa vägar. Även tanken om det sociala rummets betydelse,

med tomma och befolkade rum, kan återfinnas i förslag Boverket (2002) ger. De menar att planerare bör vara medvetna om att exempelvis fönster kan öka tryggheten genom att det går att se ut och in genom dessa. Övervakningskameror är en annan typ av åtgärd som kan relateras till trygghetsupplevelsen i staden. Huruvida övervakningskameror verkligen ökar den personliga tryggheten eller bara är ett verktyg för att brott ska klaras upp kan diskuteras (se t. ex. Listerborn, 2000). Vissa kvinnor kan se övervakningskameror som en trygghet medan andra kan ifrågasätta om någon verkligen skulle hinna hjälpa om något skulle hända. Dessutom finns det en risk att övervakningskameror kan ge signaler om att platsen inte är säker (Andersson, 2001).

## 6 Jämställdhet inom transportsektorn

### 6.1 Ett ökat fokus på jämställdhet i transportpolitiken

I transportpolitiken har jämställdhet fått en alltmer framträdande roll. I Prop. 1997/98:56 underströks vikten av att både kvinnors och mäns transportbehov tillgodoses inom ramen för delmålet om ett tillgängligt transportsystem. Sedan dess har jämställdhet inom transportpolitiken fått en ännu mer framskjuten plats. I den nya propositionen från 2001, Prop. 2001/02:20, inkluderas ett jämställt transportsystem som ett sjätte delmål. Övriga delmål är ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalité, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Delmålen uttrycker vad som på lång sikt eftersträvas inom transportpolitiken.

Polk (2003b) presenterar en översikt över hur jämställdhet har integrerats i transportpolitisk policy i Sverige. Analysen inkluderar dokument<sup>1</sup> från 1997 då processen tog sin början till år 2002, under denna period inkluderades jämställdhet som ett av de transportpolitiska målen. Polk (2003b) drar slutsatsen att en integrering av jämställdhet i transportpolitiken har påbörjats men så mycket konkreta resultat har ännu inte syns till. De som arbetar med att praktiskt genomföra de transportpolitiska målen är fortfarande osäkra på hur man kan operationalisera jämställdhet så att begreppet kan användas vid planering.

Trots införandet av det sjätte delmålet är det därmed inte tydligt hur arbetet med jämställdhet ska fortsätta (Polk, 2003b). Efter införandet av delmålet fick SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, uppdrag av regeringen att lämna förslag på etappmål inom delmålet för ett jämställt transportsystem.<sup>2</sup> SIKA (2002) delar in delmålet i två avsnitt, för det första att *målet skall vara ett jämställt transportsystem*,

---

<sup>1</sup> Analyserade dokument från tiden innan jämställdhet blev ett delmål i transportpolitiken är SOU 1997:35 och SOU 2001:44. Analyserade dokument från tiden efter jämställdhet blev ett delmål i transportpolitiken är SOU 2001:51, SOU 2001:106 och SOU 2002:11.

<sup>2</sup> Delmålet om ett jämställt transportsystem lyder: *Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det 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.* (Prop. 2001/02:20)

*där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov* (Prop. 2001/02:20). Två möjliga tolkningar av formuleringen återges. För det första att transportsystemet ska anpassas till både kvinnors och mäns transportbehov och för det andra att transportsystemet används för att åstadkomma förändringar i sociala beteenden så att resultatet blir ett mer jämställt samhälle.

Att som den första tolkningen gör gällande utgå från de resmönster som finns idag är problematiskt menar SIKA (2002). Genom att anpassa transportsystemet efter dagens resmönster kan de könsbetingade skillnader som finns mellan kvinnor och män bevaras. Det är inte heller som den andra tolkningen hävdar lätt att göra samhället mer jämställt genom förändringar i transportsystemet. Bakgrunden är att dagens transportpolitik i hög grad styrs av efterfrågan på transporttjänster och eftersom transportefterfrågan idag inte är jämställd blir det svårt att utforma transportsystemet på ett helt jämställt sätt. SIKA (2002) menar att mer kunskap krävs dels för att specifika mål ska kunna formuleras och dels för att eventuella styrmedel ska kunna användas för att styra efterfrågan. Den övergripande förutsättningen formuleras som att man i transportpolitiken måste ta hänsyn till allas värderingar och beteenden när transportsystemet utformas och inte låta män utgöra normen.

Det andra avsnittet av delmålet berör planering och beslut inom transportsektorn. Att *kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt* (Prop. 2001/02:20). Även om kvinnor och män formellt sett har lika möjligheter att påverka beslut inom transportsektorn innebär den stora dominansen av män att det kan finnas informella strukturer som främst är uppbyggda utifrån ett manligt perspektiv. Att transportsektorn får en jämnare könsfördelning räcker inte, det är också viktigt att förändra informella strukturer som kan motverka jämställdhetsmålet. Det finns svårigheter med att identifiera och beskriva sådana processer. SIKA (2002) betonar emellertid att det viktigaste är att genomföra en jämställdhetsintegrering så att jämställdhet sätter sin prägel på hela transportpolitiken.

Avslutningsvis formuleras mer konkreta etappmål. SIKA (2002) relaterar här transportpolitiken till jämställdhetspolitikens fem huvudområden: makt och inflytande, makt och ekonomi, män och jämställdhet, kvinnofrid samt metodutveckling.

- Planeringsanvisningar för ett tryggare transportsystem.
- En jämnare könsfördelning i transportmyndigheterna.
- Jämställdhetsanalyser vid större åtgärder.
- En jämställdhetsrevision – d.v.s. en systematisk genomgång av underlag, arbetssätt och beslut inom transportsektorn.
- Mer forskning om manliga och kvinnliga perspektiv.
- Fler kvinnliga forskare inom transportforskningsområdet.
- Utbildning och information på trafikverk och myndigheter så att jämställdhetsfrågorna tydliggörs.

## **6.2 Arbetet med ett jämställt transportsystem**

I arbetet med ett jämställt transportsystem ingår att transportmyndigheterna bör få en jämnare könsfördelning (SIKA, 2002). Underlagsrapporter som föregick beslutet om införandet av det sjätte delmålet ger en del information om hur könsfördelningen ser ut inom transportsektorn. Kvinnor och män är uppdelade i olika yrken och i olika positioner inom transportsektorn. Exempelvis arbetar kvinnor i högre grad inom information, ekonomi och administration medan män arbetar som exempelvis reparatörer, lokförare och transportplanerare. Oavsett om trafikverkens anställda, styrelser eller ledning jämförs är män i majoritet. I styrelser och ledningar för trafikhuvudmän är även där andelen män högre än andelen kvinnor. Även i riksdagens trafikutskott är andelen män högre än andelen kvinnor (SOU 2001:44). En bransch inom transportsektorn som har en nästan total mansdominans är åkerinäringen. Nehls (2003) kulturella analys av åkerinäringen relaterat till begreppen mångfald och jämställdhet utgör ett exempel på hur en mansdominerad värld kan analyseras utifrån genus och maskulinitet.

På uppdrag av regeringen gjorde SIKA i maj 2003 en uppföljning av hur arbetet med ett jämställt transportsystem fortskrider. Kontroller av könsfördelningen inom transportsektorn visar på en fortsatt underrepresentation av kvinnor vid planering och beslut. SIKA (2003b) konstaterar att trafikverket hittills främst har undersökt vad det nya delmålet innebär för deras verksamhet och på vilket sätt arbetet med jämställdhet kan se ut. Nätverk, konferenser och forskning med jämställdhet i fokus har påbörjats under år 2002. Bland de mer konkreta åtgärder som inletts av Vägverket är arbetet med en utvecklingsstrategi som syftar till en ökad trygghet vid användning av vägtransportsystemet.

Vad som händer inom stadsplaneringen påverkar i hög grad transportsektorn. Den myndighet som är ansvarig för stadsplanering, Boverket, har uppmärksammat vikten av att inkludera jämställdhet som ett perspektiv vid planering (Boverket, 2002). En undersökning av hur genusperspektivet inkluderas i översiktlig planering visar emellertid att det går långsamt även där. Den vedertagna planeringen är i huvudsak könsneutral men det finns en motdiskurs hos vissa planerare. Inom motdiskursen uppmärksammas kvinnliga erfarenheter och intressen, och kunskaper för en planeringsprocess som skiljer sig från den nuvarande eftersträvas. Det finns också en efterfrågan efter praktiska redskap som kan användas i planeringen så att jämställdhet integreras. Exempel på verktyg och strategier för arbetet med jämställdhet är checklistor, 3R-metod (d.v.s. kontrollera jämställdhet i förhållande till Representation, Resurser och Realia) samt kurser i genusfrågor för politiker och tjänstemän. Studien indikerar också att det framför allt är några engagerade planerare, främst kvinnor, som uppmärksammar jämställdheten. En aspekt som både kvinnliga och manliga planerare tar upp som stöd för jämställdheten är att det offentliga rummet ska vara tryggt (Friberg & Larsson, 2002).

## **6.3 De transportpolitiska målen**

Inom transportpolitiken måste hänsyn tas till ett flertal aspekter och delmålen representerar områden som har särskild betydelse. På vilket sätt det nya delmålet om

ett jämställt transportsystem står i konflikt mot eller harmonierar med övriga delmål är värt att uppmärksamma.

### 6.3.1 Ett jämställt transportsystem och en ekologiskt hållbar utveckling

Polk (2001) hävdar att det finns en tydlig konflikt mellan de transportpolitiska målen jämställdhet och ekologiskt hållbar utveckling. Grunden för konflikten ligger i att nuvarande transportsystemet i hög grad baseras på bilism. Delmålet om jämställdhet kräver en ökad tillgång till transport och delmålet om hållbarhet kräver att bilanvändningen minskar. SIKÅ (2002) håller inte med om att det finns en konflikt inom transportpolitiken mellan å ena sidan ekologisk hållbarhet och å andra sidan jämställdhet. För det första är det inte helt klart hur ett hållbart transportsystem bör se ut och för det andra kan inte transportpolitiken ålägga en grupp i samhället, kvinnorna, att ta ett större ansvar för att ett hållbart transportsystem skapas. Istället bör fokus ligga på att ändra de beteenden som motverkar målen om ett ekologiskt hållbart transportsystem menar SIKÅ (2002).

Polk (2001) noterar att ekonomiska åtgärder för att minska bilismen för miljöns skull till och med kan förstärka könsskillnader i tillgänglighet till transportsystemet. Det är därför viktigt att diskutera hur åtgärder som införs för att minska bilanvändningen slår mot grupper med lägre inkomst. Även andra har noterat att det finns särskilda grupper i samhället att ta hänsyn till när åtgärder för att minska bilanvändningen ska införas (t. ex. Hjorthol, m. fl. 1992; Black, 2000).

Det finns också konkreta förslag på hur ett mer jämställt transportsystem ska utformas för att inte gå emot målet om ekologisk hållbarhet. Huruvida dessa åtgärder verkligen kan ses som åtgärder som gör att jämställdheten inom transportsektorn ökar har dock ifrågasatts. En förbättring av kollektivtrafiken kan göra att bil inte är en nödvändighet för att snabba och flexibla transporter ska vara möjliga (t. ex. Waldo, 2002; Hamilton & Jenkins, 2000). SIKÅ (2002) menar emellertid att förbättra kollektivtrafiken inte är en jämställdhetsfråga, vilket beror på att de resmönster vi ser idag, exempelvis att kvinnor reser mer med kollektiva färdmedel än män, inte speglar ett jämställt samhälle. Ett annat sätt att förbättra för miljön samtidigt som målet om jämställdhet eftersträvas är att uppmärksamma utvidgningen av samhället. Betydelsen av att identifiera faktorer som leder till att samhället sprider ut sig har identifierats som viktig i arbetet för ett ekologiskt hållbart samhälle (t. ex. Waldo, 2002). Boverket (2002) beskriver hur kvinnors mer komplexa resmönster samt större beroende av att kunna gå eller åka kollektivt gör att kvinnor drabbas speciellt av att städer är uppdelade och utspridda på ett stort geografiskt område. Det är emellertid oklart om en förtätning av städer leder till att arbetet med ekologisk hållbarhet och jämställdhet går framåt. Dels behöver en förtätning av städer inte leda till att resandet minskar eftersom en högre grad av tillgänglighet kan leda till en förändring av resvanor (Vilhelmson, 2000) och dels kan även detta förslag ifrågasättas utifrån ett jämställdhetsperspektiv eftersom det utgår från de resor kvinnor och män gör idag.

### 6.3.2 Helhetssyn inom transportsektorn

Det kan vara motiverat att diskutera även andra transportpolitiska mål i relation till delmålet om ett jämställt transportsystem, exempelvis jämställdhet i förhållande till ett säkert transportsystem eller det övergripande målet om att transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektivt. SIKÅ (2002) ser inga tydliga konflikter mellan de

olika transportpolitiska målen men noterar ändå att ekonomiska begränsningar ständigt leder till olika typer av avvägningar. Det finns också tydliga exempel på behovet av att ta hänsyn till jämställdhetsaspekten även när övriga delmål är i fokus. Andersson (2001) noterar hur viktigt det är att ta hänsyn både till trafiksäkerhet och till trygghetsaspekter vid genomförande av olika åtgärder. Vissa kvinnor i studien från Malmö uppger att de inte cyklar på den avskiljda cykelbanan när det är mörkt av rädsla för att bli överfallen, istället cyklar de på gatan för att de känner sig tryggare där. Trafiksäkerheten får i det fallet stå tillbaka för att kvinnan ska känna sig trygg. Liknande resonemang förs av Listerborn (2000) när det gäller gångtunnlar, en ökad trafiksäkerhet behöver inte innebära ett skydd mot överfall.

Diskussionen om de transportpolitiska målen visar på betydelsen av att se helheten vid planering av transporter. SIKÄ (2002) uppfattar dessutom jämställdhetsmålet som speciellt på så sätt att det bör sätta sin prägel på de övriga fem delmålen.

#### *6.4 Behovet av mer kunskap*

De resultat som presenteras, med skillnader i hur kvinnor och män reser samt skillnader i värderingar mellan kvinnor och män, har gjort att det från politiskt håll samt inom forskningen uppstått ett intresse för att angripa transportfrågor utifrån ett genusperspektiv.

I en underlagsrapport (SOU 2001:43) som föregick målet om ett jämställt transportsystem noteras att det råder ett kunskapsvaccum på området jämställdhet inom kollektivtrafiken. Endast enstaka tjänstemän och politiker på området har kunskaper om jämställdhet. Efter delmålens införande konstaterar SIKÄ (2002) att mer kunskap behövs för att mer genomgripande transportpolitiska åtgärder för ett jämställt transportsystem ska kunna vidtas. Liknande problem finns inom stadsplaneringen, de som planerar vet inte vad de ska göra för att integrera jämställdhet i stadsplanering (Friberg & Larsson, 2002). Om politiker saknar kunskap om befolkningen finns enligt Waldo (2002) en risk att de överför sina egna behov på befolkningen och att dessa behov inte stämmer överens med befolkningens behov.

Det har påbörjats en diskussion om vad som behöver göras för att kunskapen om kvinnors och mäns resor ska öka och för att arbetet mot ett mer jämställt transportsystem ska kunna fortsätta. Polk (2001) menar att det är viktigt att ifrågasätta varför kvinnor reser kortare än män inte bara acceptera att det beror på olika sociala roller. Dessutom påpekas att fler kvinnor inom transportsektorn inte garanterar jämställdhet. Det är viktigt att genomföra mer djupgående analyser av genus inom transportsektorn. Polk (2001) efterfrågar undersökningar med fokus på kulturella aspekter såsom undersökningar av relationen mellan identitet, transport och genus, exempelvis om bilens symbolik och hur dessa symboler är relaterade till kvinnor och män. Studier inom området rörlighet är också viktigt, hur associationer förknippade med rörlighet med bil, exempelvis kraft och hastighet, är relaterade till genus. Teknologin som en maskulin sfär av aktivitet och kunskap uppfattas vara ett eftersatt område, likväl som studiet av kvinnors och mäns inställning till miljön. Inom området otrygghet i trafikrummet efterlyser Andersson (2001) studier som fokuserar på kopplingen mellan rädsla och rörlighet och därmed även trygghet och trafiksäkerhet.



## 7 Diskussion

Det är rimligt att utgå från att många faktorer samverkar för att forma en individs resbehov och resmönster. Litteratursammanställningen indikerar att kvinnor och män dessutom kan påverkas i varierande utsträckning av olika faktorer. I ett försök att strukturera de återgivna förklaringarna används Sterns (2000) resonemang om fyra typer av kausala variabler som styr beteende, kontextuella krafter, attitydvariabler, personliga resurser och vana. Dessa variabler interagerar på olika sätt och det finns därför tydliga beröringspunkter. Visserligen har denna teori utarbetats i relation till miljövänligt beteende, vi menar ändå att den kan bidra till en struktur bland de förklaringar av kvinnors och mäns resbeteende som ges i denna sammanställning.

*Kontextuella* eller *yttre krafter* har betydelse för hur individer reser. De presenterade geografiska förklaringarna, sociala roller och kulturella förklaringarna utgör en kontext för individens resor men kan även ses som drivkrafter till att resa. En tydlig koppling mellan dessa faktorer och resbehov finns i refererade undersökningar. Ett sådant exempel är sambandet mellan kvinnors sociala roll och kvinnors ärendemönster, de uppgifter många kvinnor har styr de ärenden som görs. Ett problem med att fastställa resbehov ligger i att individen utgår från den kontext han/hon befinner sig i och kan då vara nöjd över sina möjligheter att resa trots att bättre förutsättningar att resa skulle kunna leda till en bättre rörlighet, vilket i sin tur kan innebära bättre chanser på arbetsmarknaden eller möjlighet att nå fler aktiviteter. Hur sambanden mellan kontextuella krafter och kvinnors och mäns resmönster ser ut behöver studeras ytterligare. Exempelvis kan det vara viktigt att utifrån ett genusperspektiv undersöka vilken betydelse faktorer såsom avstånd och arbetsuppgifter, i hemmet och inom förvärsarbete, har för val av arbetsplats och fritidsaktiviteter. Utifrån litteratursammanställningen framstår även kvinnors och mäns möjligheter att använda kollektivtrafik som ett viktigt område att följa upp med ytterligare studier. Denna yttre påverkan i form av kontextuella krafter har en potential att internaliseras och bli en del av individens attityder och normer.

Faktorer inom individen i form av *attitydvariabler*, såsom allmänna värderingar, mer specifika attityder och internaliserade normer, är viktiga variabler när orsaker till rörlighet studeras. Kvinnors och mäns värderingar och attityder har betydelse för resbehovet och resmönster. Framför allt är det inställning till bilen som hittills studerats. En hel del undersökningar har klaggjort kvinnors och mäns val av bilen som färdmedel men det saknas i hög grad forskning om kvinnors och mäns värderingar, attityder och normer som är relaterade till resande. Finns det exempelvis en önskan bland kvinnor eller bland män att resa mer eller mindre och vilka motiv kan i så fall ligga bakom sådana önskningar? Många aspekter i relation till olika färdmedel är också utforskade. Det kan vara givande att undersöka kvinnors och mäns motiv till att använda andra färdmedel än bil, exempelvis ekonomiska motiv, för miljöns skull eller för den egna hälsans skull. I delmålet om ett jämställt transportsystem påtalas att kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas samma vikt vid transportsystemets utformning och förvaltning. För att få ökad kunskap i vilken utsträckning kvinnors och mäns värderingar omsätts vid planering räcker det inte att konstatera att det finns skillnader. Det är viktigt att närmare undersöka vad dessa könsskillnader innebär rent konkret samt i vilken utsträckning kvinnliga och manliga värderingar får genomslag vid politiska beslut och planering inom transportsektorn.

Kontexten och den inre motivationen till att resa räcker inte för att realisera resande, det krävs även att individen har vissa tillgångar. *Personliga resurser* innefattar bland annat demografiska variabler såsom inkomst och tillgång till färdmedel. Rimligtvis påverkar de personliga resurserna utformningen av resbehov hos individen. Främst har studier fokuserat på samband mellan resurser och resor. Det vore önskvärt med undersökningar av i vilken utsträckning kvinnor och män upplever att de har tillgång till färdmedel de behöver eller önskar samt på vilket sätt ekonomin kan begränsa kvinnors respektive mäns rörlighet. Bil uppfattas ibland som det bästa färdmedlet p.g.a. dess snabbhet och flexibilitet men det är viktigt att inte värdera färdmedel i bra eller dåliga, avgörande bör istället vara vilka krav individen har på resan. Vilka dessa krav är påverkas både av kontextuella och individuella faktorer.

Eftersom resande i många fall är ett beteende som återkommer under liknande förhållanden är *vana* eller *rutin* en viktig variabel att uppmärksamma. Både ärenden som görs och färdmedel som används blir efter en tid en vana. Det är därför viktigt att uppmärksamma samband mellan vana samt kvinnors och mäns resbehov och resmönster.

Utöver att undersöka kvinnors och mäns resbehov och resmönster kan hinder för rörlighet utgöra en möjlig utgångspunkt. Att identifiera hinder som motverkar kvinnors och mäns möjligheter att tillgodose sitt resbehov kan vara viktigt för att komma åt eventuella jämställdhetsproblem i transportsystemet. Möjliga hinder för att kvinnor och män ska ha lika möjligheter att använda transportsystemet kan finnas inom individen likaväl som utanför individen. I litteraturgenomgången framkommer exempelvis kontextuella hinder för rörlighet. Dessa hinder finns på olika nivåer, samhällsövergripande eller inom transportsystemet. De maktförhållanden som finns mellan män och kvinnor i samhället kan ses som ett hinder för att kvinnor och män ska ha lika möjligheter att resa. Skillnader mellan kvinnor och män i upplevelse av otrygghet i samband med resor är ett annat potentiellt hinder. Brist på personliga resurser är en restriktion som kan påverka kvinnor och män på olika sätt. Generellt kan det handla om för lite pengar eller tidsbrist och mer specifikt om brister i tillgång till olika färdmedel. En mer strukturerad beskrivning av hinder för kvinnors och mäns lika möjligheter till rörlighet bör kunna ge ytterligare information om hur tillgängligheten till transportsystemet kan bli mer jämställd.

Eftersom skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster minskar över tiden är det viktigt att ständigt uppdatera den bild som finns av kvinnors och mäns resvanor. Det är möjligt att om samhället blir mer jämställt minskar också skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Emellertid kan det inom transportsektorn finnas hinder som försenar utvecklingen mot ett mer jämställt samhälle. En diskussion kring hur ett jämställt transportsystem bör se ut är betydelsefull. Innebär exempelvis ett jämställt transportsystem att kvinnor och män har likadana resmönster? Att bara se till resbeteenden kan dessutom dölja de motiv som ligger bakom beteendet. Litteratursammanställningen indikerar att kvinnors och mäns bakomliggande skäl till att resa och att välja specifika färdmedel kan vara olika även om kvinnors och mäns resmönster liknar varandra.

## 8 Referenser

- Alm, C., & Lindberg, E. (2000). *Perceived risk, feelings of safety and worry associated with different travel modes. Pilot study*. KFB-meddelande 2000:7. Stockholm: KFB.
- Alm, C., & Lindberg, E. (2002). *Upplevd trygghet vid resor med kollektiva transportresor*. VTI meddelande 919. Linköping: Väg och transportforskningsinstitutet.
- Alm, C., & Lindberg, E. (2003). *Kollektivtrafik i storstad – undviker människor att resa på grund av otrygghet?* VTI meddelande 941. Linköping: Väg och transportforskningsinstitutet.
- Andersson, B. (2001). *Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsobjekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. VINNOVA Rapport VR 2001:32. Stockholm: VINNOVA.
- Andréasson, H. (2000). *Resenärer i bilsamhället*. Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige nr. 30. Göteborg: Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Bergström, A. (1999). *Cykling vintertid. Väglagets betydelse för val av färdmedel*. VTI meddelande 861. Linköping: VTI.
- Black, W. R. (2000). Socio-economic barriers to sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 8, 141-147.
- Boverket. (2002). *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket., Brottsförebyggande rådet., & Rikspolisstyrelsen. (2002). *Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brewer, H. (1998). *Möten i Västerbotten. Kvinnors och mäns kollektiva resande i Västerbottens län*. Meddelande 1998:10. Umeå: Länsstyrelsen i Västerbottens län.
- Dowling, R. (2000). Cultures of mothering and car use in suburban Sydney: a preliminary investigation. *Geoforum*, 31, 345-353.
- Ellaway, A., Macintyre, S., Hiscock, R., & Kearns, A. (2003). In the driving seat: psychosocial benefits from private motor vehicle transport compared to public transport. *Transportation Research Part F*, 6, 217-231.
- Enewold, J. (2000). Men and women on the move. Dramas on the road. *European journal of cultural studies*, 3, 403-420.

Enewold, J. (2003). The Daughters of Thelma and Louise: New? Aesthetics of the Road. I (red) Siegel, K. *Gender, Genre and Identity in Women's Travel Writing*. New York: Peter Lang Publishing, 63-96.

Eriksson, L., & Garvill, J. (2000). Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv. En litteraturstudie. TRUM-Rapport 2000:05. Umeå: Transportforskningsenheten, Umeå universitet.

Eriksson, L., Garvill, J., Marell, A. & Westin, K. (2002b). *Oskyddade trafikanters inställning till trafiksäkerhet och risk i trafiken under ISA-försöket i Umeå*. TRUM-Rapport 2002:02. Umeå: Transportforskningsenheten, Umeå universitet.

Eriksson, L., Garvill, J., Marell, A. & Westin, K. (2002a). *Hushållsmedlemmars inställning till hastighetsvarnare. ISA-försöket i Umeå*. TRUM-Rapport 2002:03. Umeå: Transportforskningsenheten, Umeå universitet.

Forward, S. E. (1998). *Val av transportmedel för kortare resor. Göteborgarnas resvanor och attityder*. VTI rapport 437. Linköping: VTI.

Friberg, T., & Larsson, A. (2002). *Steg framåt. Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Rapporter och Notiser 162. Lund: Lunds universitet.

Garvill, J., Laitila, T., & Brydsten, M. (1994). *Livsvärden och val av transportmedel*. TRUM-Rapport 1994:1. Umeå: Transportforskningsenheten, Umeå universitet.

Garvill, J., Marell, A., & Westin, K. (1999). *Umeåtrafikanters inställning till trafiksäkerhet och trafiksäkerhetshöjande åtgärder*. TRUM-rapport 1999:01. Umeå: Transportforskningsenheten, Umeå universitet.

Garvill, J., Nordlund, A., & Marell, A. (2000). *Betydelsen av värden, miljömedvetenhet, attityder och vana för val av färdmedel*. (Opublicerat manuskript).

Gustafson, P. (1997). *Kön, risk och olyckor: en forskningsöversikt*. Forskningsrapport 97:9 Samhällsvetenskap. Karlstad: Högskolan i Karlstad.

Gärling, T., Biel, A., & Gärling, A. (1997). Miljövänligt handlande kräver ändrade vanor och medvetna val. I H. E. B. Andersson (red.), *Trafik och miljö. Forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*, 131-144. Lund: Studentlitteratur, Stockholm: KFB.

Gärling, T., Gärling, A., & Johansson, A. (2000). Household choices of car-use reduction measures. *Transportation Research Part A*, 34, 309-320.

Hagman, O. (1998). Om bilismens utveckling och mening. I L. Stureson (red.), *Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen*, 31-37. KFB-Rapport 1998:39. Stockholm: KFB.

Hamilton, K. & Jenkins, L. (2000). A Gender Audit for Public Transport: A New Policy Tool in the Tackling of Social Exclusion. *Urban Studies*, 37, 10, 1793-1800.

- Hanson, S., & Pratt, G. (1991). Job search and the occupational segregation of women. *Annals of the Association of American Geographers*, 81, 229-253.
- Hjerpe, Å. (1980). *Marknadsföring av kollektiva persontransporter. En studie av kollektivtrafikens möjligheter att öka sin andel av de lokala och regionala persontransporterna*. Göteborg: BAS.
- Hjorthol, R. (1990). *Kvinnors arbetsreiser. Et viktig premis for offentlig planlegging*. TØI rapport 72/1990. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. (1998). *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. TØI rapport 391/1998. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. (1999). *Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98*. TØI rapport 436/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Kolbenstvedt, M., & Vibe, N. (1990). *Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser*. TØI rapport 57/1990. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Nondal, T., & Sælensminde, K. (1992). *Politikkområder på kollisjonskurs? Noen eksempler på fordelingsvirkninger av samferdselspolitiske tiltak for kvinner og menn*. TØI rapport 122/1992. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Holmberg, B. (1996). Kollektivtrafik. I B. Holmberg, & C. Hydén, m fl., *Trafiken i samhället. Grunder för planering och utformning*, 108-145. Lund: Studentlitteratur.
- Johansson, M., & Wettermark, K. (2003). *Upplevd trygghet i kollektivtrafiken*. Examensarbete Vatten, miljö, transport, Chalmers tekniska högskola, 2003:3. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Johnston-Anumonwo, I., MacLafferty, S., & Preston, V. (1995). Gender, Race and the Spatial Context of Women's Employment. I J. Garber, & R. S. Turner (Eds.), *Gender in Urban Research*, 236-255. Thousand Oaks, Kalifornien: Sage.
- Jones, M. G., Howe, A., & Rua, M. J. (2000). Gender differences in student's experiences, interests, and attitudes toward science and scientists. *Science Education*, 84, 2, 180-192.
- Koskela, H. (1996). Rädsla och kontroll i ett könsbundet stadsrum. *Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift*, 22, 71-80.
- Krantz, L-G. (1999). *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

- Lindström Olsson, A-L. (2003). *Factors that influence choice of travel mode in major urban areas. The attractiveness of Park & Ride*. Stockholm: Department of infrastructure, Division of Transportation and Logistics, Kungliga Tekniska Högskolan.
- Listerborn, C. (2000). *Tryggare stad – kan man förändra rädslans platser?* Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- Listerborn, C. (2002). *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. 2002:09. Göteborg: Chalmers tekniska högskola, sektionen för arkitektur.
- Lynch, G., & Atkins, S. (1988). The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation* 15, 257-277.
- Matthies, E., Kuhn, S., & Klöckner, C. A. (2002). Travel Mode Choice of Women. The Result of Limitation, Ecological Norm, or Weak Habit? *Environment and Behavior*, 34, 2, 163-177.
- Nehls, E. (2003). *Vägval. Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus*. Etnologiska skrifter 29, Umeå universitet. Göteborg: Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet, Etnologiska föreningen i Västsverige.
- Nilsson, M. (1995). *Transportbeteende och miljö. Betydelsen av kunskap och attityder*. Miljöpsykologiska monografier 10. Lund: Sektionen för arkitektur, Lunds tekniska högskola.
- Olsson, C., Widell, J., & Algers, S. (2001). *Komfortens betydelse för spår- och busstrafik. Trafikantvärderingar, modeller och prognoser för lokala arbetsresor*. VINNOVA Rapport VR 2001:08. Stockholm: VINNOVA.
- Polk, M. (1998a). Har kvinnor i Sverige lättare än män att anpassa sig till ett ekologiskt hållbart transportsystem? I M. Bennulf, N. Fransson, M. Polk, & A. Biel, *Bilismen och miljön. Attityder och attitydbildning*, 18-32. KFB-Rapport 1998:4. Stockholm: KFB.
- Polk, M. (1998b). *Gendered mobility. A Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Humanekologiska skrifter 17. Göteborg: Institutionen för tvärvetenskapliga studier av människans villkor, Göteborgs universitet.
- Polk, M. (1998c). Kvinnan och bilen i Sverige. I L. Stureson (red.), *Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen*, 98-110. KFB-Rapport 1998:39. Stockholm: KFB.
- Polk, M. (2001). Gender equality and sustainable development. The need for debate in transportation policy in Sweden. *Transportpolitik i fokus*. Nr. 1. Vinnova debatt Transportpolitik VD 2001:1.

- Polk, M. (2003a). Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden? *Transportation Research Part D*, 9, 75-95.
- Polk, M. (2003b). Gender Mainstreaming in transportation policy in Sweden. Opublicerat manuskript.
- Polk, M. (in press). The influence of gender on daily car use and willingness to reduce car use in Sweden. *Journal of Transport Geography*.
- Proposition 1997/98:56. *Transportpolitik för en hållbar utveckling*.
- Proposition 2001/02:20. *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*.
- Reneland, M. (2000). *I den uthålliga staden går och cyklar man. – Sammanfattning av GIS-projektet. Tillgänglighet i svenska städer 1980 och 1995*. Rapport Tema Stad & Trafik. 2000:2. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Sandberg, L. (2002). *Rädslans restriktioner. En studie av kvinnors rädsla i Umeå*. CERUM Working Paper 45:2002. Umeå: CERUM, Umeå universitet.
- Sandqvist, K. (1997). *The appeal of automobiles – human desires and the proliferation of cars*. KFB-Rapport 1997:21. Stockholm: KFB.
- SCB, Statistiska centralbyrån. (2000). *Den nationella resvaneundersökningen 1999*. Stockholm: SCB.
- SCB, Statistiska centralbyrån. (2003a). *Tid för vardagsliv. Kvinnors och mäns tidsanvändning 1990/91 och 2000/01*. Levnadsförhållanden, Rapport 99. Stockholm: SCB.
- SCB, Statistiska centralbyrån. (2003b). Diagram: *Personbilar som ägs av kvinnor*. [http://www.scb.se/templates/tableOrChart\\_43105.asp](http://www.scb.se/templates/tableOrChart_43105.asp) 031023
- Schwanen, T. (in press). The determinants of shopping duration on workdays in The Netherlands. *Journal of Transport Geography*.
- Sermons, M. W., & Koppelman, F. S. (2001). Representing the differences between female and male commute behavior in residential location choice models. *Journal of Transport Geography*, 9, 101-110.
- SIKA. (1995). *Hur vi reser och varför: Om olika samhällsgruppers resmönster*. SAMPLAN Nr. 1995:11. Stockholm: SIKA.
- SIKA. (1997). *Fördelningseffekter av kommunikationskommitténs förslag. Redovisning av regeringsuppdrag*. SIKA Rapport 1997:7. Stockholm: SIKA.
- SIKA. (2002). *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. SIKA Rapport 2002:5. Stockholm: SIKA.

SIKA. (2003a). *Transporter och kommunikationer*. SIKA:s Årsbok 2003. Stockholm: SIKA.

SIKA. (2003b). *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. SIKA Rapport 2003:5. Stockholm: SIKA.

SIKA/SCB. (2002). RES 2001. Den nationella resvaneundersökningen. Stockholm: SIKA.

SLTF. (2003). *Allt fler svenskar väljer att resa med kollektivtrafiken*. Svenska Lokaltrafikförenings kollektivtrafikbarometer.  
<http://www.slutf.se/fileupload/pressdok/barometerrikspress03.pdf> 031023

SOU 1997:35. *Ny kurs i trafikpolitiken. Slutbetänkande av Kommunikationskommittén*. Stockholm: Norstedts Tryckeri AB.

SOU 2001:43. *Underlagsrapporter till Jämits slutbetänkande. Jämställdhet – transporter och IT*. Rapport 2. Stockholm: Graphium/Norstedts AB.

SOU 2001:44. *Jämställdhet – transport och IT. Slutbetänkande från Jämställdhetsrådet för transporter och IT*. Stockholm: Elanders Gotab AB.

SOU 2001:51. *Transportsystemet i Stockholmsregionen – problemanalys och målbild för den framtida utvecklingen. Delbetänkande från Stockholmsberedningen*. Stockholm: XBS Grafisk Service.

SOU 2001:106. *Kollektivtrafik med människan i centrum. Delbetänkande från Kollektivtrafikkommittén*. Stockholm: Graphium/Norstedts AB.

SOU 2002:11. *Långsiktiga utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm – Mälardalsregionen. Delbetänkande av Stockholmsberedningen*. Stockholm: Edita Norstedts Tryckeri.

Stangeby, I., & Jansson, K. (2001). Targeted public transport. Sub-report 2: Passenger preferences. TØI rapport 533/2001. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Stern, P. C. (2000). Toward a Coherent Theory of Environmentally Significant Behavior. *Journal of Social Issues*, 56, 3, 407-424.

Stern, P. C., Dietz, T., & Kalof, L. (1993). Value orientations, gender, and environmental concern. *Environment and Behavior*, 25, 322-348.

Storstockholms lokaltrafik. (1992). *Känns det tryggt att resa med SL? En attitydundersökning bland invånarna i Stockholms län*. SL Marknads- och Trafikundersökningar, juni 1992:6.

Tiby, E. (1991). Kvinna och rädd? I G. Wiklund (red.), *Rädslan för brott*, 13-26. BRÅ-rapport 1991:2. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.



Tillberg, K. (2001). *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället – ett tidspussel med geografiska och könsmässiga variationer*. Geografiska regionstudier Nr 43. Uppsala: Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.

Turner, T., & Niemeier, D. (1997). Travel to work and household responsibility: new evidence. *Transportation*, 24, 397-419.

van Ham, M. (2002). *Job access, workplace mobility and occupational achievement*. Delft: Eburon.

Verplanken, B., Aarts, H., Van Knippenberg, A., & Van Knippenberg, C. (1994). Attitude Versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice. *Journal of Applied Social Psychology*, 24, 4, 285-300.

Vilhelmson, B. (2000). *Reser man mindre i täta tätorter? Tätortsstruktur och dagligt resande i Sverige 1978 och 1997*. Occasional Papers 2000:7. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Waldo, Å. (2002). *Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv*. Lund Dissertations in Sociology 49. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.

Warnemo, A., & Eriksson, M. (2003). *Resultat från 2002 års trafiksäkerhetsenkät*. Borlänge: Vägverket.