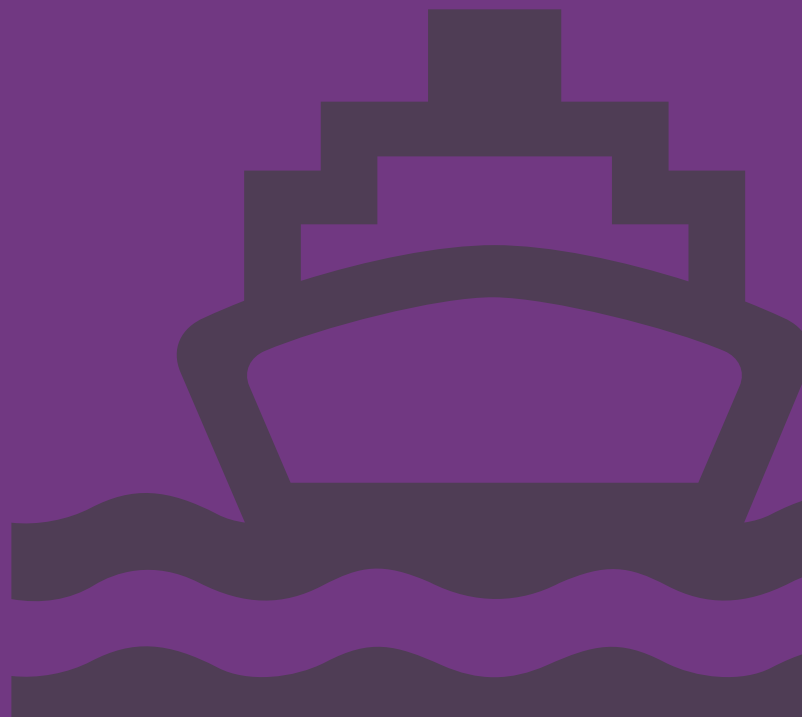


# JÄMSTÄLLDA TRANSPORTER?

SÅ RESER KVINNOR OCH MÄN

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS



# **JÄMSTÄLLDA TRANSPORTER?**

SÅ RESER KVINNOR OCH MÄN

## **GENDER EQUALITY IN TRANSPORT?**

HOW WOMEN AND MEN TRAVEL

## **INNEHÅLL**

<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Summary</b>	<b>5</b>
<b>Kvinnors och mäns resmönster</b>	<b>6</b>
<b>Kvinnors och mäns värderingar</b>	<b>17</b>
<b>Noter</b>	<b>18</b>
<b>Fakta om Res</b>	<b>18</b>

Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män

Statens institut för kommunikationsanalys

sika@sika-institute.se

www.sika-institute.se

Tel: 08-506 206 00

Fax: 08-506 206 10

Grafisk form och layout: Ateljén Arne Öström

Tryck: Bulls Tryckeri AB, Halmstad 2002

ISBN 91-89586-26-3

## FÖRORD

SIKA arbetar regelbundet med att beskriva och analysera res- och kommunikationsmönster. Arbetet utförs ofta i samband med olika utredningsuppdrag. SIKA redovisar också regelbundet statistik om transportsektorns utveckling.

I infrastrukturpropositionen (2001/02:20) föreslog regeringen ett sjätte transportpolitiskt delmål om ett jämställt transportsystem som i december 2001 beslutades av riksdagen:

”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.”

SIKA hade genom regleringsbrevet för år 2002 i uppdrag att utarbeta och lämna förslag till etappmål för det nya delmålet om jämställdhet. Uppdraget redovisades i SIKA Rapport 2002:5 *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. Som underlag för uppdraget redovisade SIKA ett antal bakgrundsfakta om kvinnors och mäns res- och aktivitetsmönster. Denna skrift är ett särtryck av den redovisningen.

Stockholm i november 2002

*Staffan Widlert*  
Direktör



## SAMMANFATTNING

I denna skrift redovisas uppgifter om kvinnors och mäns res- och aktivitetsmönster samt om deras värderingar av och attityder till företeelser kopplade till transporter. När det gäller kvinnors och mäns resmönster skiljer de sig enligt följande:

### Kvinnors och mäns resmönster

- Kvinnor och män gör ungefär lika många resor men män reser betydligt längre sträcka varje dag.
- Män kör bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor i högre utsträckning än män åker kollektivt eller färdas i bil som passagerare.
- Kvinnors arbetsplatser ligger generellt sett närmare bostaden än mäns.
- Mäns resande är i högre grad än kvinnors förknippat till arbete, med kvinnors resande innehåller en högre andel inköps- och serviceärenden än männens.
- Kvinnor tenderar att i högre utsträckning än män göra kombinerade resor, under vilka fler än ett ärende uträttas.

Inkomst och sysselsättning förklarar en stor del av skillnaderna i kvinnors och mäns resmönster, men fortfarande kvarstår skillnader som kräver andra förklaringar. Det kan t.ex. finnas skillnader mellan könen när det gäller värderingar och attityder till resande och olika färdstätt. I undersökningar har man konstaterat skillnader i kvinnors och mäns värderingar av exempelvis miljö, trafiksäkerhet och egenskaper hos olika transportmedel. Men det är inte självklart hur man ska tolka resultaten. Till viss del kan skillnaderna mellan mäns och kvinnors värderingar antas härröra från skillnader i erfarenheter och vanor när det gäller resandet.

Det är också möjligt att skillnader i kvinnors och mäns resmönster kan förklaras av att kvinnor ännu inte hunnit anpassa sitt resande till en ökad sysselsättningsgrad och ökad inkomst, eftersom förändringar i resmönster och byte av resmål sker med en viss tröghet. På sikt är det därför troligt att kvinnors och mäns resmönster kommer att närma sig varandra ytterligare.



## SUMMARY

This document presents information on women's and men's travel patterns and activity and their evaluation of and attitudes to matters relating to transportation. Women's and men's travel patterns differ as follows:

### Women's and men's travel patterns

- Women and men make approximately as many journeys while men travel a considerably greater distance each day.
- Men drive cars to a considerably higher extent than women, while women use public transport or travel by car as passengers to a greater extent.
- Women's places of work are generally closer to home than men's.
- Men's travel is work-related to a greater extent than women's, while women's travel includes a higher proportion of purchasing and service errands than men's.
- Women tend to a greater extent than men to make combined journeys, during which more than one errand is carried out.

A large part of the differences in women's and men's travel patterns can be explained by income and employment, although differences remain that require other explanations. There may, for instance, be differences between the sexes with regard to values and attitudes to travel and different mode of travel. In surveys, differences have been noted in women's and men's valuations of, for instance, environment, road safety, and the characteristics of different modes of transport. However, it is not self-evident how the results are to be interpreted. To some extent, the differences between men's and women's values can be assumed to derive from differences in experiences and habits with regard to travel.

It is also possible that differences in women's and men's travel patterns can be explained by women not yet having had time to adapt their travel to a higher level of employment and increased income, since there is some inertia in changes in travel patterns and destinations. In the longer term, it is therefore probable that women's and men's travel patterns will become more similar.



## KVINNORS OCH MÄNS RESMÖNSTER

Det är både av intresse att studera kvinnors och mäns aktivitetsmönster och att studera vilken efterfrågan på transporter av olika slag som dessa aktivitetsmönster ger upphov till. Eftersom vi funnit få undersökningar om aktivitetsmönster har vi dock i hög grad tvingats begränsa oss till att redovisa uppgifter om resmönster från olika resvaneundersökningar.

De mönster som framträder visar hur och i vilka ärenden människor förflyttar sig mellan olika platser och ger därmed en bild av vad vi efterfrågar och vilka aktiviteter vi utför. Mönstren visar också hur vi väljer att förflytta oss. Detta behöver inte med nödvändighet betyda att mönstren ger en korrekt bild av hur människor skulle ha valt att

resa om de inte behövt anpassa sig till olika förutsättningar och restriktioner – såsom tillgång till tid, pengar och bil – eller till aktivitetsmönster som har sitt ursprung i skilda könsroller.

### Hur definieras en resa?

Om inget annat anges härrör uppgifterna i detta avsnitt från de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU och RES<sup>1</sup>, och visar ett genomsnitt av förhållandena under perioden 1994–2001. En resa eller en förflyttning kan definieras på olika sätt. De definitioner som används här är desamma som i de nationella resvaneundersökningarna.

### Huvudresor och delresor

Ett resebegrepp som används är *huvudresa*. En huvudresa ska starta och sluta i någon definierad basplats. Sådana basplatser är bostaden och arbetsplatsen.

En huvudresa kan bestå av en eller flera *delresor*. Med en delresa menas att förflytta sig mellan två platser där ärenden uträttas. Om man åker hemifrån till dagis för att lämna barn

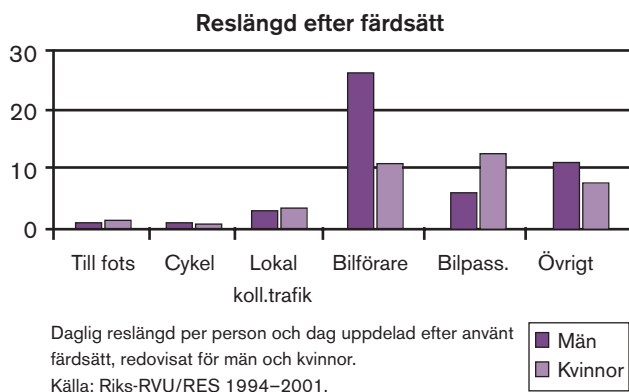
och sedan fortsätter till arbetet så har man gjort två delresor – en hemifrån till dagis och en från dagis till arbetsplatsen.

Både huvudresor och delresor kategoriseras efter sitt ärende. I exemplet ovan har en huvudresa gjorts med ärende att åka till arbetet. Denna består i sin tur av två delresor med ärendena barntillsyn respektive arbete.

## Män reser mer än kvinnor

Män gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör. Skillnaden är dock inte så stor – män gör i genomsnitt 2,9 resor per person och dag, medan kvinnor i genomsnitt gör 2,7 resor per person och dag. Då är skillnaden större när det gäller daglig reslängd respektive restid. Män tillbringar i genomsnitt 66 minuter om dagen på resande fot och tillryggalägger då en sträcka på 50 km. Kvinnor reser i genomsnitt 58 minuter respektive 36 km per dag.

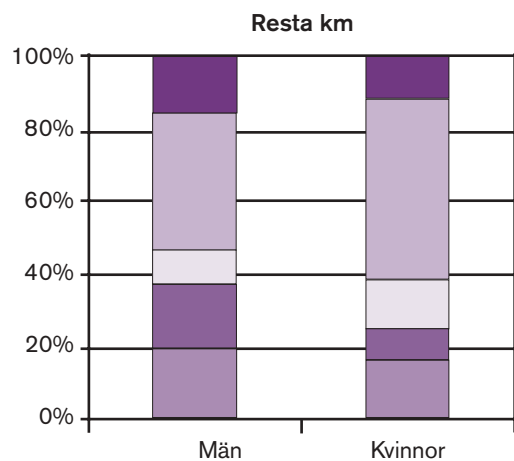
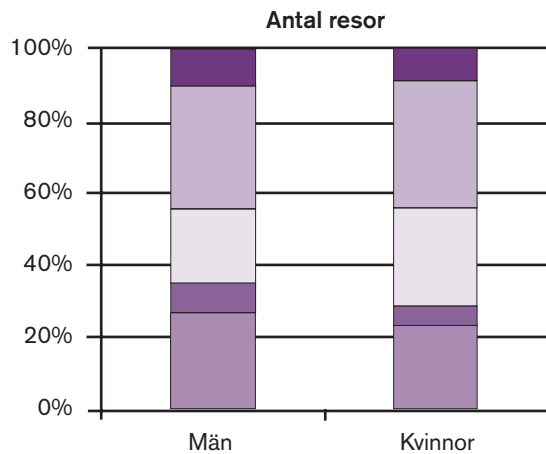
Detta innebär att män använder ca 10–20 procent mer tid på att resa varje dag. Samtidigt reser de en sträcka som är ca 40 procent längre. Att männen kommer längre sträcka på sin restid beror på att färdmedelsfördelningen skiljer mellan könen. Män kör bil i högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor har en högre användning av lokal kollektivtrafik samt förflyttar sig något mer till fots än männen.



För båda könen är annars bilen det mest använda färdmedlet. Den används till ungefär sex av tio delresor och till närmare 70 procent av den dagliga ressträckan. Män både åker längre och gör fler resor i bil än kvinnor. Räknat som andel av den dagliga reslängden har bilen ungefär samma betydelse för män som för kvinnor. Bilanvändningen skiljer sig dock mellan könen genom att män till större delen åker som förare, medan kvinnor oftare åker som passagerare. Hälften av männens delresor görs som bilförare, medan kvinnor kör bil vid en tredjedel av sina delresor. Det färdmedel för vilket användningen skiljer andelsmässigt mest mellan könen är lokal kollektivtrafik.

Det vanligaste ärendet vid delresorna (en dryg tredjedel) är någon form av fritidsärendet, som exempelvis att hälsa på släkt och vänner. Fritidsresor står också för den största delen av den dagliga reslängden. Detta gäller både för män och för kvinnor. Fritidsresor står emellertid för en något högre andel av kvinnornas dagliga reslängd än av männens. Detta innebär inte att kvinnor gör fler eller längre fritidsresor, utan beror på att kvinnor gör färre resor och reser kortare sträckor, framför allt i arbetsrelaterade ärenden. Fritidsresor tar därmed i genomsnitt ett större utrymme av kvinnors dagliga reslängd.





- Övrigt
- Fritid
- Inköp/service
- Tjänsteresa
- Arbete/skola

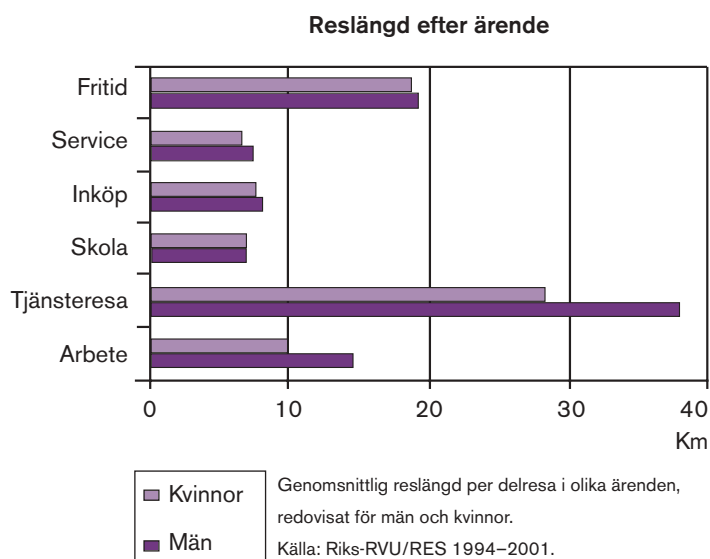
Antal delresor respektive resta km fördelade efter delresans ärende, redovisat för män och kvinnor.  
Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001.

Män gör alltså både fler resor och reser längre i arbetsrelaterade ärenden. Speciellt stor är skillnaden när det gäller tjänsteresor. Kvinnor står däremot för en större andel av service- och inköpsresorna, både mätt i antal resor och reslängd. Det bör påpekas att reslängden här är fördelad efter delresans ärende. Detta kan sägas innebära en viss underskattning av andelen arbetsrelaterad reslängd, då delresan till affären på väg hem från arbetet i detta fall förs till inköp och inte till arbete. Skulle även dessa stopp på vägen räknas till arbetsresor ökar deras andel med ett par procentenheter.

Kvinnor tenderar att i högre utsträckning än män göra just kombinerade resor, under vilka fler än ett ärende utträttas. Om man studerar huvudresor mellan bostad och arbete så kan man konstatera att kvinnor gör något stopp på vägen för att utträtta ett annat ärende i 19 procent av fallen, medan motsvarande siffra för männen är 13 procent.

Män reser längre än kvinnor under en dag. Detta gäller i princip alla ärendekategorier, men är speciellt markant när det gäller resor till och från arbetet samt resor i tjänsten.





Mäns arbetsplatser ligger på ett längre avstånd från bostaden än kvinnors. Uppgifter från SCB över fågelvägsavstånd mellan bostad och arbete 1999 visar ett genomsnitt på 12 km för män och 9 km för kvinnor. Till viss del kan detta förhållande även ha en effekt på tjänsteresornas längd, då de i vissa fall kan utgå från eller sluta i bostaden.

Avståndet till arbetet har naturligtvis betydelse för vilket färdmedel som man väljer. Om man studerar färdmedelsvalet för arbetsresor separat så kan man konstatera att andelen resor som bilförare samt med lokal kollektivtrafik är högre än för en genomsnittlig resa. Män kör bil vid dryga 60 procent av alla delresor till och från arbetet, medan kvinnor kör bil vid knappt hälften av dessa resor. För kollektivtrafik ökar andelen mest när man ser enbart till arbetsresorna – för män från 6 pro-

cent i snitt till 9 procent vid arbetsresor, för kvinnor från 9 procent i snitt till 15 procent vid arbetsresor. Även cykelanvändningen är högre för delresor till och från arbetet, medan andelen som sker till fots är lägre.

### Lika många resor för – men av olika skäl

Även om det framträder en liten men signifikant skillnad i resfrekvens mellan män och kvinnor så har SIKa i tidigare analyser<sup>2</sup> inte funnit att denna skillnad är signifikant när man tagit hänsyn till andra variabler som förklarar skillnader i resfrekvens. Generellt gäller exempelvis att personer med tillgång till bil och körkort gör fler resor än andra, liksom personer som arbetar respektive studerar.

Om endast förvärvsarbetande studeras så syns en koppling till vad som kan kallas personens livskategori. Med det menas personens ålder i kombination med om det finns barn i hushållet. Föräldrar till barn i skolåldern gör fler resor än övriga grupper. Siffror från Riks-RVU och RES visar också att deltidsanställda kvinnor tenderar att göra fler resor under en genomsnittlig dag än heltidsanställda kvinnor. För män råder snarare det omvända förhållandet, men här är underlaget så litet att uppgifterna blir mycket osäkra. Det beror på att förhållandevis få män arbetar deltid.

Tar man hänsyn till att livssituation och anställningsform skiljer mellan män och kvinnor så återstår inte längre någon skillnad i

Sammanfattningsvis gör män och kvinnor ungefär lika många resor, men män reser betydligt längre sträcka varje dag. Män kör bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor i högre utsträckning än män åker kollektivt eller färdas i bil som passagerare.

Även resandets fördelning på ärenden skiljer mellan könen. Mäns resande är i högre grad än kvinnornas förknippat till arbete, medan kvinnors resande innehåller en högre andel inköps- och serviceärenden än männens.

resfrekvens mellan könen. Inte heller inkomst eller ålder visar någon signifikant koppling till antalet resor som en person gör när händelsen tagits till skillnader i exempelvis biltillgång och sysselsättning.

I genomsnitt verkar således män och kvinnor göra ungefär lika många resor, men av olika skäl. För män hänger resfrekvensen samman med att de i högre grad är heltidsanställda och har tillgång till bil och körkort, medan den för kvinnor kan kopplas till att de i högre grad är deltidsanställda.

### Kvinnor har ännu största hemansvaret med krav på många ärenden

Kvinnors och mäns aktivitetsmönster skiljer sig mer än deras resfrekvens. Till viss del hänger aktivitetsmönstret samman med arbetsmarknadens struktur. Sysselsättningsgraden bland kvinnor har successivt ökat och nästan lika många kvinnor som män förvärvsarbetar. Fördelningen på heltids- och deltidsarbete och veckoarbetstid skiljer däremot betydligt mellan könen. Kvinnor har visserligen i något högre utsträckning börjat arbeta heltid, medan något fler män börjat arbeta deltid. Ande-

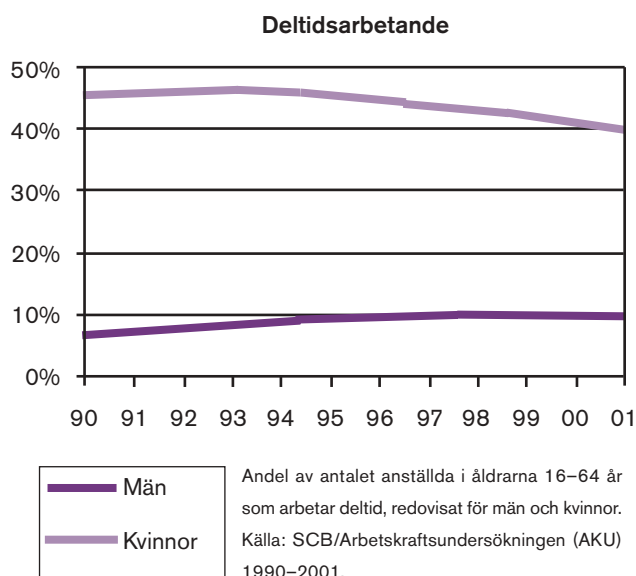
len deltidsarbetande kvinnor av alla anställda var ändå så hög som 40 procent år 2001, vilket ska jämföras med motsvarande andel för männen som uppgick till 10 procent.<sup>3</sup>

Att män ägnar mer tid åt förvärvsarbete och att kvinnor å sin sida tar ett större ansvar för hemarbetet framgår också av undersökningar av hur mycket tid som ägnas åt olika aktiviteter under en dag. Enligt den tidsanvändningsstudie som genomfördes 2000/2001<sup>4</sup> ägnar kvinnor och män ungefär lika mycket tid till arbete under en dag, cirka åtta timmar. För kvinnor är dock ungefär hälften oavlönat hemarbete och hälften avlönat förvärvsarbete, medan större delen (ca två tredjedelar) utgör avlönat förvärvsarbete för männen. Det bör påpekas att i tiden för arbete ingår också tid för de resor som är förknippade med arbetet, både när det gäller förvärvsarbete och hemarbete.

Den ojämställda fördelningen mellan hemarbete och förvärvsarbete avspeglar sig i resmönstren. Kvinnor gör fler resor kopplade till barntillsyn, hälso- och sjukvård, annan service och inköp av olika slag – ärenden som kan knytas till hemarbete, medan män gör fler arbets- och tjänsteresor.

När kvinnor reser mellan bostaden och arbetet så utträttar de oftare än männen något annat ärende på vägen. Dessa andra ärenden kan vara både att handla och lämna barn på dagis, men också att hälsa på någon eller att göra ett stopp i ett tjänsteärende. Andelen sådana kombinationsresor är ungefär densamma oavsett inkomst för kvinnor. För män däremot ökar denna andel ju högre inkomst mannen har.

Förutom skillnader i förvärvsarbetstid skiljer också fördelningen på offentlig och privat anställning mellan män och kvinnor. Enligt



arbetsmarknadsstatistik från SCB för år 2001 fördelar sig kvinnors anställningar jämnt mellan offentlig och privat sektor, medan hela 82 procent av männen arbetar i privat sektor. Tjänsteresor förekommer generellt i större utsträckning inom den privata sektorn än inom de yrken som återfinns inom den offentliga sektorn, vilket bidrar till att mäns tjänsteresande är större än kvinnors.

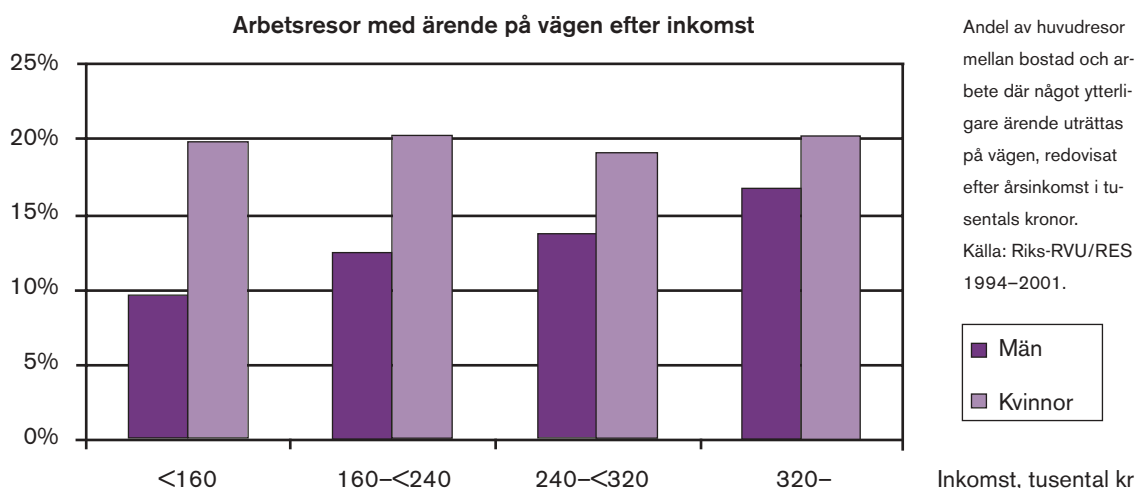
### Kvinnor arbetar närmare bostaden än männen

Mäns och kvinnors aktiviteter skiljer sig också åt med avseende på geografisk utbredning. Kvinnors arbetsplatser ligger generellt sett närmare bostaden än männens. En anledning till att kvinnor arbetar närmare hemmet kan vara att möjligheten att välja är större för kvinnor, då arbetsplatser inom traditionellt kvinnliga sektorer är mer geografiskt utspridda. En annan förklaring skulle vara att kvinnor i högre grad anpassar sig till hemarbeta och därför väljer arbetsplatser närmare hemmet. Att kvinnor i högre utsträckning arbetar

deltid skulle också kunna ses som ett uttryck för en sådan anpassning.<sup>5</sup>

I undersökningar av resvanor framträder att arbetsplatsens lokalisering hänger samman med faktorer som yrke, utbildning och inkomst. Personer med högre inkomst, som hänger samman med typ av yrke och utbildning, har längre arbetsresor. Överlag ökar den dagliga reslängden med inkomsten, mycket beroende på att man då gör fler arbets- och tjänsteresor och att den genomsnittliga reslängden för dessa är längre. Då även andra ärenden kan utträttas på väg till eller från arbetet får detta även konsekvenser för längden på den genomsnittliga inköpsresan eller den genomsnittliga serviceresan.

Inkomstfördelningen ser mycket olika ut för män och kvinnor. Detta är naturligtvis en följd av att många kvinnor arbetar deltid men också av att lönerna inom traditionellt kvinnliga sektorer är lägre än i manliga. Dessutom förekommer även till viss del löneskillnader mellan kvinnor och män inom samma yrkeskategori. Skillnader i inkomstfördelning mel-

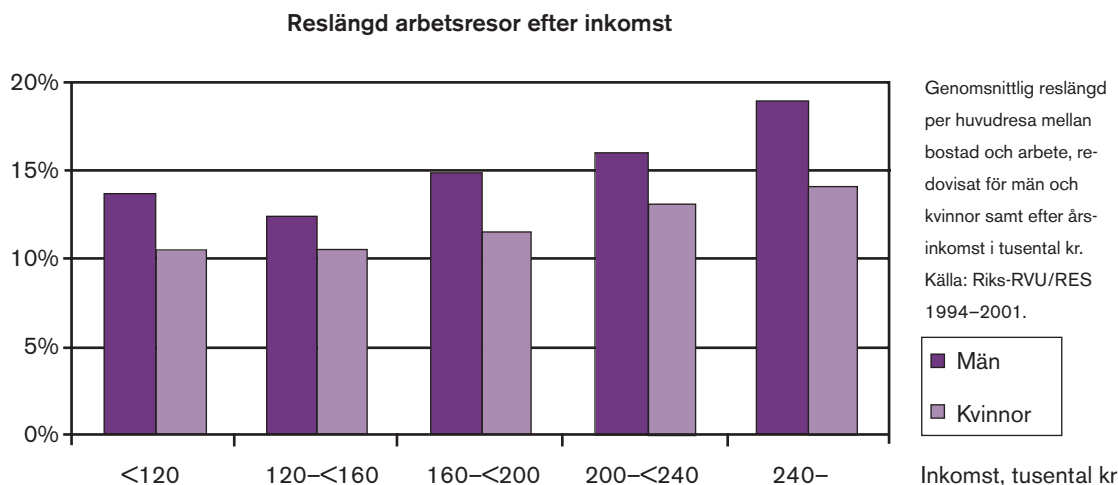


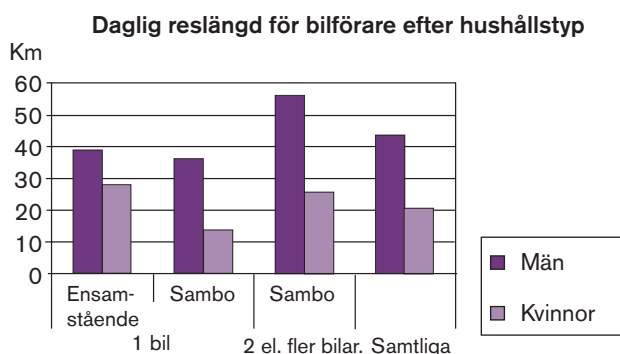
lan kvinnor och män, och därmed sammanhängande variationer i sysselsättning och sysselsättningsgrad, förklarar en del av skillnaderna i ärendefördelning och reslängd mellan könen. Men även om skillnaderna jämnas ut något, om förvärvsarbetande män och kvinnor med liknande inkomst jämförs, reser fortfarande män längre.

### Männen har förtur till familjens bil

Vi har tidigare konstaterat att kvinnor använder bil i mindre utsträckning än män. En förklaring till det är att både kvinnors körkorts-

innehav och deras biltillgång är lägre. Tillgång till bil och körkort förklarar dock inte hela skillnaden i bilanvändning. Även om kvinnor och män med samma förutsättningar att använda bil och körkort jämförs, så använder männen bil i högre utsträckning än kvinnor. Andelen resor som görs som bilförare är högre för män och den dagliga körsträckan är längre. Körsträckan för män i åldrarna 25–65 år med tillgång till bil och körkort är dubbelt så lång som för kvinnor i samma kategori, 44 km jämfört med 21 km.





Daglig reslängd som bilförare för personer i åldrarna 25–65 år med tillgång till bil och körkort. Redovisat för olika hushållstyper respektive olika tillgång till bil i hushållet. Källa: Riks-RVU/RES 1994–2001

Även om en person har körkort och bor i ett hushåll där det finns en bil behöver det inte innebära att bilen kan användas fritt. I hushåll med flera vuxna med körkort finns det antagligen en viss konkurrens om bilen. Om man jämför ensamstående män och kvinnor med tillgång till bil och körkort, dvs. där ingen konkurrens bör föreligga, kör fortfarande män en längre sträcka än kvinnor även om skillnaden inte längre är lika stor mellan könen.

I de fall där konkurrens kan tänkas förekomma, dvs. i hushåll med åtminstone två vuxna med körkort och endast en bil, så reser män marginellt mindre som bilförare än ensamstående män med bil. Kvinnorna däremot har en betydligt kortare körsträcka i bil än ensamstående kvinnor med bil. Om man lägger till den resta sträckan som passagerare så är den totala färdade sträckan i bil obetydligt lägre för kvinnor i sambohushåll med en bil jämfört med ensamstående kvinnor med bil. Således kör mannen i högre utsträckning än kvinnan hushållets bil i enbilshushåll.

I hushåll med flera vuxna med körkort, och som samtidigt har minst två bilar och där således inte heller konkurrens om bilen bör finnas, reser både män och kvinnor längre som

bilförare och ungefär lika långt som passagerare, jämfört med i hushåll där bilen delas. Den totala sträckan i bil är alltså längre, vilket är en naturlig följd av att det antagligen ligger ett större behov av bil som grund för beslutet att ha minst två bilar i hushållet.

En annan förklaring till kvinnors och mäns bilanvändning är inkomsten. Undersökningar visar att bilanvändningen tenderar att öka med ökad inkomst. Som tidigare nämnts har kvinnor lägre inkomster än män, vilket kan påverka deras möjlighet och behov av att använda bil. Mönstren blir mer lika inom en och samma inkomstklass, även om män fortfarande åker mer bil och kvinnor mer kollektivt. Nära förknippat med inkomst är utbildning, sysselsättningsgrad och yrkesstatus.<sup>5</sup> Om hänsyn tas till skillnader mellan män och kvinnor i dessa avseenden gäller också att skillnaderna i bilanvändning mellan könen minskar. De försvinner dock inte helt.

Ytterligare något som kan påverka möjligheten att använda bil är olika typer av förmåner via arbetet.<sup>5</sup> Viktiga faktorer för bilanvändningen är t.ex. parkeringsmöjlighet vid arbetsplatsen, tillgång till tjänstebil och möjlighet till bilavdrag. Dessa arbetsrelaterade bilförmåner är i högre utsträckning tillgängliga för män, då män i högre utsträckning arbetar i den privata sektorn där förmåner av detta slag är vanligare än i den offentliga sektorn. Detta är också något som kan förklara skillnader i färdmedelsanvändning mellan män och kvinnor.

Kvinnors och mäns olika aktivitetsmönster, både sett till ärendefördelning och till geografiskt mönster, kan också göra att behoven av att använda bil ser annorlunda ut mellan könen. Män har längre resa till arbetet, vilket kan öka behovet av att använda bil. Avståndet till arbetet verkar dock inte förklara skillna-



den fullt ut. Om man jämför färdmedelsvalet för arbetsresor för män och kvinnor med liknande avstånd mellan arbete och bostad så kan man konstatera att det fortfarande är en större andel män än kvinnor som använder bil.

Kvinnor rör sig generellt över ett mindre område, vilket kan medföra att promenader och cykelresor blir ett mer näraliggande alternativ och att kollektivtrafiken möjligtvis framstår som mer konkurrenskraftig. Å andra sidan kan det också vara så att kvinnor tvingas välja aktiviteter lokaliserade i närheten av bostaden då de inte har möjlighet att använda bil. Det finns studier som visar att kvinnor i större utsträckning än män är beroende av kollektivtrafik eftersom de saknar alternativ, oavsett om de bor i tätort eller på landsbygd.

Det är också möjligt att de platser som män besöker, arbetsplatser och andra resmål, oftare är lokaliserade till ställen som inte försörjs av kollektivtrafik. Traditionellt kvinnliga arbetsplatser, som t.ex. dagis, skolor och vårdinrättningar, är platser som har en högre besöksfrekvens och oftare kan vara lokaliserade i närhet till kollektivtrafik.

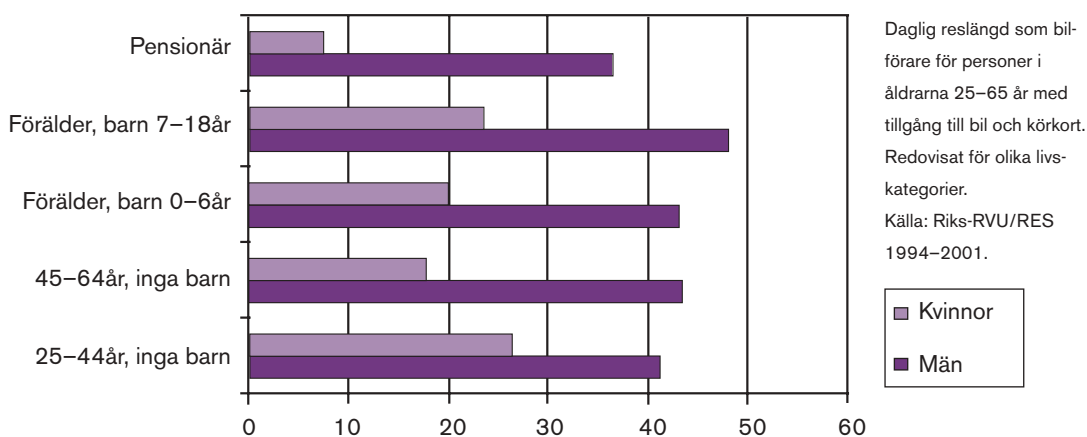
### **Mer bilresor med barn i hushållet**

Vi har tidigare konstaterat att det har betydelse för resbehovet i vilket skede av livet man befinner sig i. Föräldrar till barn i skolålder är den grupp som gör flest dagliga resor, och därmed har störst behov av att utträtta olika ärenden. Om man har barn i hushållet påverkar behovet av att använda bil, vilket gör att tillgången till bil är högre i hushåll med barn än i hushåll utan barn.

Jämfört med personer utan barn reser föräldrar längre sträcka i bil per dag. Om man tar hänsyn till att föräldrar i högre utsträckning skaffat bil och endast studerar personer med tillgång till bil och körkort så finns emellertid inga tydliga skillnader mellan personer med och utan barn. Föräldrar till äldre barn kör något längre sträcka än föräldrar till små barn, vilket kan förklaras av att äldre barn deltar i fler fritidsaktiviteter eller i fritidsaktiviteter längre bort från bostaden. Oavsett livskategori är dock mäns körsträcka längre än kvinnors.



### Reslängd för bilförare efter livskategori



Andra undersökningar har också visat att när föräldrar färdas med barn till och från daghem och skolor så cyklar man och går oftare och använder därmed bilen mindre jämfört med andra typer av resor<sup>5</sup>. Detta kan bero på att daghem och skolor ligger lokaliserade i närheten av bostaden, men också på att det i högre grad är kvinnor som företar dessa resor.

#### Kvinnor ökar sitt resande över tiden

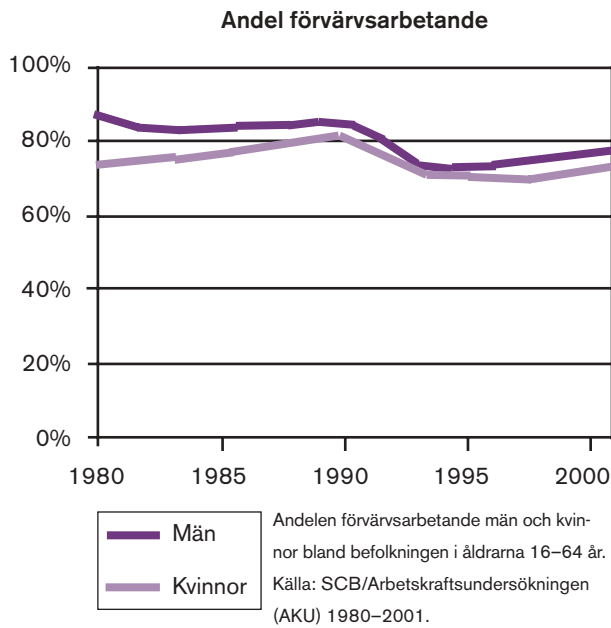
Skillnaden i mäns och kvinnors resmönster har minskat sedan 1970-talet. Uppgifterna om antal resor från de olika resvaneundersökningarna som gjorts är inte helt jämförbara men tyder ändå på att antalet inrikes resor minskat något. Minskningen är något större för män än för kvinnor. Under samma period

har den dagliga reslängden för inrikes resor legat på en någorlunda konstant nivå för män, medan den för kvinnor har ökat något. Till detta kommer ett ökat utrikes resande för både män och kvinnor.

Både män och kvinnor reser mer som bilförare idag än på 1970-talet. Även reslängden med cykel har ökat, medan reslängden till fots har minskat. Detta kan hänga samman med att den genomsnittliga resan blivit längre och därmed förändrat möjligheterna att använda olika färd sätt.

Under perioden har allt fler kvinnor börjat förvärvsarbeta. Det har bland annat resulterat i att antalet arbetsresor ökat för kvinnorna. Tjänsteresandet har ökat både för män och för kvinnor.





Tendensen att fler kvinnor börjar arbeta heltid bör på sikt öka kvinnors ekonomiska möjligheter att ha bil. Kvinnor har också ökat sitt körkortsinnehav under 1990-talet, medan andelen män med körkort legat ungefär konstant.

Som framgår av de tidigare redovisade uppgifterna kvarstår fortfarande skillnader i mäns och kvinnors resmönster även när man korregerat för skillnader i inkomst och sysselsättningsgrad. Detta kan ha flera förklaringar. Det kan t.ex. finnas skillnader mellan könen när det gäller värderingar och attityder till resande och olika färsätt vilket vi återkommer till i nästa avsnitt. Det är också möjligt att kvinnor ännu inte hunnit anpassa sitt resande till en ökad sysselsättningsgrad och ökad inkomst, eftersom förändringar i resmönster och byte av resmål sker med en viss tröghet. På sikt kommer därför kvinnors och mäns resmönster antagligen att närma sig varandra ytterligare.



## KVINNORS OCH MÄNS VÄRDERINGAR

Människors resmönster och efterfrågan på transporter påverkas av många olika faktorer. De genomsnittliga skillnader som vi har visat mellan män och kvinnor när det gäller resandet kan som tidigare framgått förklaras av skillnader i roller inom hushållen, inkomst, yrke, tillgång till bil m.m.

I ett antal undersökningar har man också studerat värderingar och attityder till olika företeelser som anknyter till transporter.<sup>6</sup> Även här har man konstaterat skillnader mellan män och kvinnor, när dessa jämförs som grupper (se rutan). Inom grupperna finns dock stora variationer, och värderingarna varierar med faktorer som ålder, ekonomiska förhållanden, erfarenhet av resande och roll inom hushållet.

Det är inte självklart hur man ska tolka resultaten av dessa undersökningar. Till viss del kan skillnaderna mellan mäns och kvinnors värderingar antas härröra från skillnader i

erfarenheter och vanor när det gäller resandet. Det kan ligga närmare till hands att inta en positiv attityd till det man känner till och kanske dessutom är hänvisad till, samtidigt som det är vanligt med en skeptisk attityd till sådant man inte har så stor erfarenhet av. Detta kan förklara de till synes motstridiga resultaten att kvinnor (i genomsnitt) har en mera positiv inställning till kollektivtrafik, samtidigt som de uppger att de känner en större otrygghet när de använder sådana färdmedel.

En annan tänkbar tolkning är att orsaksambandet är det omvända, det vill säga att mäns och kvinnors värderingar i grunden är olika och att dessa skillnader avspeglar sig i resmönstren.

Det går dock knappast att utläsa av undersökningarna vilken tolkning som är den riktiga. Samtidigt är sådan kunskap viktig för att kunna bedöma olika åtgärders betydelse från jämställdhetssynpunkt.

### Exempel på mäns och kvinnors skilda värderingar

Några typiska exempel på (genomsnittliga) skillnader i värderingar och attityder som konstaterats i undersökningar är att kvinnor jämfört med män:

- värderar miljö- och trafiksäkerhetsfrågor högre
- värderar bilens funktionella egenskaper högre
- värderar bilens symbolvärde och uttryck för identitet lägre

- är mer kritiska till bilism på grund av dess negativa konsekvenser
- uttrycker större villighet att minska sin bilanvändning
- har en positivare inställning till kollektivtrafik
- känner större otrygghet i kollektivtrafiken
- har en mindre negativ inställning till styrmedel som syftar till att minska biltrafik

## NOTER

1. Riks-RVU täcker perioden fr.o.m. kvartal 2 1994 t.o.m. 1998 och efterföljaren RES omfattar åren 1999-2001.
2. SIKA, *Kommunikationsmönster hos befolkningen*, SIKA Rapport 2001:6.
3. SCB, Arbetskraftsundersökningen (AKU) 2001, [www.scb.se](http://www.scb.se).
4. SCB, Tidsanvändningsundersökningen 2000/01, [www.scb.se](http://www.scb.se).
5. Eriksson, L, Garvill, J, (2000), *Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv, en litteraturoversikt*, Transportforskningsenheten (TRUM), Umeå Universitet, 2000:05.
6. Exempel på undersökningar som behandlar värderings- och attitydundersökningar och som ingår i Eriksson, L, Garvill, J, (2000), se not 5, är:
  - Berge, G, Nondal, T (1994), *Livsstil som barriere. Holdningar til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*. TØI rapport 267/1994. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
  - Biel, A (1998), "Faktisk bilanvändning och beredvillighet att minska användningen". I M. Bennulf, N. Fransson, M. Polk, & A. Biel, *Bilismen och miljön. Attityder och attitydbildning* (pp. 48–55). KFB-Rapport 1998:4. Stockholm: KFB.
  - Nilsson, M (1995), *Transportbeteende och miljö. Betydelsen av kunskap och attityder*. Miljöpsykologiska monografier 10. Lund: Sektionen för arkitektur, Lunds tekniska högskola.
  - Polk, M (1998), 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* (pp. 18–32). KFB-Rapport 1998:4. Stockholm: KFB.

## FAKTA OM RES

Reseundersökningen, RES, och dess föregångare Resvaneundersökningen, Riks-RVU, är undersökningar som samlat in uppgifter om svenska folkets resmönster. Syftet med undersökningarna är att ge en bild över hur resandet ser ut, dess sammansättning och fördelning på olika grupper i samhället, samt att få ett underlag för att kunna skapa bättre trafikförhållanden och förbättra trafikmiljön. Ett viktigt användningsområde är att ge indata till prognos- och analysmodeller för persontransporter i Sverige.

RES startade den 1 januari 1999 och pågick till och med december 2001. Föregångaren Riks-RVU, pågick från och med andra kvartalet 1994 till och med december 1998. Tidigare har nationella resvaneundersökningar genomförts 1978 samt i mitten av 80-talet.

Bakom både RES och Riks-RVU står SIKA, de fyra trafikverken – Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket – samt Vinnova (tidigare Kommunikationsforskningsberedningen) och Turistdelegationen (endast RES). Undersökningarna har genomförts av Statistiska centralbyrån, SCB.

Båda undersökningarna var intervjuundersökningar där ett antal personer i åldrarna 6–84 år valdes ut att delta. Urvalet under RES-perioden uppgick till ca 8 000 personer per år, medan det var något högre under Riks-RVU-perioden. De personer som deltog i undersökningarna fick dels svara på frågor om de resor de genomförde under olika perioder, dels på frågor som syftade till att ge bakgrundsinformation om personerna själva och de hushåll de tillhörde.



## JÄMSTÄLLDA TRANSPORTER?

SÅ RESER KVINNOR OCH MÄN

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, är en myndighet under Näringsdepartementet och verkar inom området transporter och kommunikationer. Vi gör utredningar åt regeringen och samverkar med trafikverken (Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket) i den långsiktiga planeringen av infrastrukturen. Vi ansvarar också för den officiella statistiken inom området transporter och kommunikationer.

I denna rapport redovisar vi hur kvinnor och män reser och vad som skiljer i res- och aktivitetsmönster mellan könen. Rapporten är ett särtryck ur en redovisning som SIKA gjort på uppdrag av regeringen om hur jämställdheten mellan kvinnor och män kan utvecklas inom transportsektorn. Ett jämställt transportsystem är ett av de sex delmål som riksdagen lagt fast för transportpolitiken.

Denna rapport kan liksom övrigt material från SIKA beställas från vår webbplats.



[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)  
[sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)

Postadress:  
Box 17 213  
104 62 Stockholm

Tel 08-506 206 00  
Fax 08-506 206 10

ISBN 91-89586-26-3