



Västra Götalandsregionen

# **Analys av hur kollektivtrafiken i Västra Götaland kan bli mer jämställd**





## Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Analys av hur kollektivtrafiken i Västra Götaland kan bli mer jämställd
Uppdragsnummer	10385740
Författare	David Lindelöw, Lina Malm och Elodie Papin, WSP
Datum	2026-01-30
Granskad av	Malin Bosaeus, WSP; Sara Eriksson, Västra Götalandsregionen

## Kund

Västra Götalandsregionen

## Konsult

**WSP**

WSP Sverige AB

Orgnr: 556057-4880

**wsp.com**

## Kontaktpersoner

Sara Eriksson, regionutvecklare Västra Götalandsregionen

David Lindelöw, uppdragsledare WSP

---

## Sammanfattning

---

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd beskrev i sin detaljbudget att det under 2025 skulle göras en analys av hur kollektivtrafiken kan bli mer jämställd. Denna rapport utgör resultatet av den analysen och har tagits fram av konsultföretaget WSP på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

Syftet med uppdraget är att göra en analys av hur kollektivtrafiken kan bli mer jämställd och identifiera åtgärder som kan bidra till detta. Följande frågeställningar har varit i fokus: På vilket sätt skiljer sig kvinnors och mäns resvanor, erfarenheter och värderingar idag? Varför finns det könsskillnader i resvanor? Hur väl matchar kollektivtrafikutbudet kvinnors respektive mäns arbetsmarknadsregioner? Hur ser kollektivtrafikutbudet ut till arbetsplatser som är kvinno- respektive mansdominerade? Vilka åtgärder kan adressera de utmaningar och skillnader som identifieras?

Arbetet har genomförts i form av litteraturstudier, studier av regionens strategiska dokument och analyser av data från resvaneundersökningar. Rundabordsamtal med forskare och praktiker har hållits för att diskutera förslag till åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer jämställd.

### **På vilket sätt skiljer sig kvinnors och mäns resvanor, erfarenheter och värderingar idag?**

Statistik och forskning visar att i Sverige och i jämförbara länder har kvinnors vardagsresor en högre andel gång- och kollektivtrafik än män. Kvinnor använder bil i mindre utsträckning än män gör; om de använder bil är de oftare som passagerare än män. Även om skillnaderna mellan kvinnors och mäns resande minskat i ett trettioårsperspektiv – till exempel har kvinnors bilanvändning ökat – råder det fortfarande relativt stora skillnader, särskilt inom vissa ålders- och inkomstgrupper.

Data från resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern (år 2022 och 2023) har använts för att jämföra kvinnors och mäns resvanor i Västra Götaland med avseende på bland annat färdmedelsval, reslängd, biltillgång och socio-ekonomi. Undersökningen visar att kvinnor i Västra Götaland i större utsträckning använder kollektivtrafik och rör sig till fots medan män framför allt använder bil i större utsträckning. Skillnaden avseende kollektivtrafik motsvarar ett 25-procentigt högre resande för kvinnor. För specifika ärenden märks att kvinnor gör dubbelt så många resor för att hämta/lämna på förskola jämfört med män.

Kvinnors val vad gäller resor påverkas i högre grad av (o-)trygghet och anpassningsstrategier för att hantera det. Anpassningsstrategier kan vara att undvika ett visst område, välja en annan färdväg eller avgångstid, välja ett annat färdmedel, inte väcka uppmärksamhet, ha sällskap, gå på välkända platser och undvika långa väntetider.

### **Varför finns det könsskillnader i resvanor?**

Kvinnors och mäns resvanor skiljer sig åt bland annat för att kvinnor oftare utför mer obetalt arbete i hemmet, har sämre tillgång till bil och att kvinnor tenderar att tjäna mindre lönemässigt på att pendla längre sträckor. Fördelningen mellan betalt och obetalt arbete påverkar vilka resor kvinnor respektive män utför, vilka tider de kan göras, om de görs i sällskap med andra, hur många delar en resa innehåller – och därmed vilket kollektivtrafikutbud som finns att tillgå.

### **Hur väl matchar kollektivtrafikutbudet kvinnors respektive mäns arbetsmarknadsregioner? Hur ser kollektivtrafikutbudet ut till arbetsplatser som är kvinno- respektive mansdominerade?**

Kvinnors så kallade lokala arbetsmarknadsregioner i Västra Götaland är mindre och fler än mäns. Det faktum att män har färre och större lokala arbetsmarknader innebär att förvärvsarbetande

män pendlar längre sträckor än kvinnor. Dock är mäns pendling mindre dominerad av kollektivtrafikresor än kvinnors.

I många tätorter i Västra Götaland har arbetsplatsområden med högre andel män sämre utbud av kollektivtrafik. Bäst utbud (turtäthet < 10 minuter) återfinns i centrala delar av tätorter där kvinnor är överrepresenterade på arbetsplatserna.

#### **Vilka jämställdhetsutmaningar finns för kollektivtrafikplaneringen i Västra Götaland?**

- Kvinnor i Västra Götaland har i genomsnitt sämre ekonomiska förutsättningar att använda kollektivtrafik och andra färdmedel än män har.
- Kvinnor vill i större utsträckning resa kollektivt, men deras kollektivtrafikresor är samtidigt mer sällan ett faktiskt färdmedelsval.
- Kvinnor i Västra Götaland använder i högre grad kollektivtrafik för sina resor till arbete, service och andra destinationer än män gör.
- Kvinnor saknar oftare alternativ till kollektivtrafik, trots att deras resmönster ofta är mer komplexa än mäns.
- Kollektivtrafiken i Västra Götaland ger kvinnor och män olika tillgänglighet till sina arbetsplatser.
- Kvinnors otrygghet kan leda till anpassade resor, tider och färdvägar.
- Jämställdhet är inte en integrerad del av kollektivtrafikplaneringen i Västra Götalandsregionen.

#### **Vilka åtgärder kan adressera de utmaningar och skillnader som identifieras?**

De föreslagna åtgärderna syftar till att *kompensera* för skilda förutsättningar mellan kvinnor och män, att *komplettera* brister i trafikeringen och utbudet som drabbar kvinnor och män olika mycket och att erbjuda högre *kvalitet* i det befintliga utbud som redan används och finns att tillgå. Bland annat föreslås att i högre grad anpassa trafikeringen för resor med flera ärenden och som sker utanför rusningstid, att planera kollektivtrafik för att erbjuda män och kvinnor likvärdig tillgänglighet till arbetsplatser, att anpassa taxsystemet och att jämställdhet i högre grad ska genomsyra kollektivtrafikplaneringens alla skeden i Västra Götalandsregionen.

---

## Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>7</b>
1.1	Bakgrund	7
1.2	Syfte och frågeställningar	7
1.3	Avgränsning	7
1.4	Hur har uppdraget genomförts?	7
<b>2.</b>	<b>Jämställdhet i kollektivtrafiken och övriga transportsektorn som policyfråga</b>	<b>8</b>
2.1	Mål för jämställdhet	8
2.2	Västra Götalandsregionens mål	9
<b>3.</b>	<b>På vilket sätt skiljer sig kvinnors och mäns resvanor idag?</b>	<b>10</b>
3.1	Hur skiljer sig kvinnors och mäns resvanor?	10
3.2	Kvinnors och mäns resvanor i Västra Götaland	11
3.3	Kvinnors och mäns resande i Västra Götaland ur ett geografiskt perspektiv	15
<b>4.</b>	<b>På vilket sätt skiljer sig kvinnors och mäns erfarenheter och värderingar gällande kollektivtrafik idag?</b>	<b>18</b>
4.1	Uppfattningar och erfarenheter av kollektivtrafikresande	18
4.2	Värderingar om resande med kollektivtrafik och andra färdmedel	19
<b>5.</b>	<b>Varför finns det könsskillnader i resvanor?</b>	<b>20</b>
5.1	Vad vet vi om strukturella anledningar till könsskillnader avseende resvanor?	20
5.2	Varför råder könsskillnader i resvanor i Västra Götaland?	21
<b>6.</b>	<b>Hur väl matchar kollektivtrafikutbudet kvinnors respektive mäns arbetsmarknadsregioner och arbetsplatser?</b>	<b>22</b>
6.1	Kvinnors och mäns lokala arbetsmarknadsregioner	22
6.2	Kvinnors och mäns arbetsplatsers geografiska utbredning	23
6.3	Kollektivtrafikutbud till och från kvinnors och mäns arbetsmarknader	25
6.4	Finns det skillnader i hur dagens pris- och zonstruktur påverkar kvinnor respektive män?	27
<b>7.</b>	<b>Hur arbetar Västra Götalandsregionen med jämställdhet i kollektivtrafik-planeringen?</b>	<b>29</b>
7.1	Hur arbetar regionerna med jämställdhet i kollektivtrafikplaneringen?	29

7.2	Hur arbetar Västra Götalandsregionen och Västtrafik med jämställdhet i kollektivtrafikplaneringen?	30
<b>8.</b>	<b>Identifierade jämställdhetsutmaningar för kollektivtrafiken i Västra Götaland</b>	<b>31</b>
<b>9.</b>	<b>Åtgärder för ökad jämställdhet i kollektivtrafiken i Västra Götaland</b>	<b>33</b>
9.1	Kollektivtrafikåtgärders syfte och roll i ett jämställdhetshänseende	33
9.2	Åtgärdsområden och tillhörande förslag	33
	<b>Referenser</b>	<b>37</b>

---

# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Transporter utgör en viktig grund för människors tillgång till service, sociala kontakter, arbete och utbildning. Det innebär med andra ord att transporter är en viktig del av människors vardagsliv. Att få sitt behov av att nå målpunkter och aktiviteter tillgodosett är centralt för att uppnå ett jämställt transportsystem. Är transportsystemet inte jämställt riskerar kvinnor och män att ges olikvärdiga förutsättningar att delta i samhället och leva sina liv.

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd beskrev i sin detaljbudget att det under 2025 skulle göras en analys av hur kollektivtrafiken kan bli mer jämställd. Denna rapport utgör resultatet av den analysen och har tagits fram av konsultföretaget WSP på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppdraget är att göra en analys av hur kollektivtrafiken kan bli mer jämställd och identifiera åtgärder som kan bidra till detta. Inom ramen för uppdraget har följande frågeställningar varit vägledande.

- På vilket sätt skiljer sig kvinnors och mäns resvanor, erfarenheter och värderingar idag?
- Varför finns det könsskillnader i resvanor?
- Hur väl matchar kollektivtrafikutbudet kvinnors respektive mäns arbetsmarknadsregioner?
- Hur ser kollektivtrafikutbudet ut till arbetsplatser som är kvinno- respektive mansdominerade?
- Hur ser fördelningen av resurser i kollektivtrafiken ut till kvinnors respektive mäns resvanor och resmönster?
- Finns det skillnader i hur dagens pris- och zonstruktur påverkar kvinnor respektive män?
- Vilka åtgärder kan adressera de utmaningar och skillnader som identifieras?

## 1.3 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen är Västra Götaland. I förekommande fall inkluderas dock kommuner i Halland i analyser. Den tematiska avgränsningen är jämställdhet i kollektivtrafiken. För att sätta kollektivtrafiken i sitt sammanhang görs utblickar mot det övriga transportsystemet. Vad gäller analys av resvanor har framför allt data från 2022 och 2023 använts.

## 1.4 Hur har uppdraget genomförts?

Arbetet har genomförts i form av litteraturstudier, studier av regionens strategiska dokument och analyser av data från resvaneundersökningar. Rundabordssamtal med forskare och praktiker har hållits för att diskutera förslag till åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer jämställd. Utifrån det har denna rapport tagits fram. Rapporten inleds att sätta ämnet i jämställdhet och kollektivtrafik i en policykontext (kapitel 2). Därefter redovisas och analyseras kvinnors och mäns resvanor, erfarenheter och värderingar gällande kollektivtrafik (kapitel 3-5) följt av en analys av hur kollektivtrafiken ger kvinnors respektive män tillgång till arbetsmarknaden (kapitel 6) och en översyn av Västra Götalandsregionens arbete med jämställdhet (kapitel 7). Rapporten avslutas med de viktigaste jämställdhetsproblem och -utmaningar som identifieras i tidigare kapitel och vilka åtgärder som kan adressera dessa utmaningar (kapitel 8 och 9).

## 2. Jämställdhet i kollektivtrafiken och övriga transportsektorn som policyfråga

### 2.1 Mål för jämställdhet

Transportplanering spelar en viktig roll för att skapa ett jämställt samhälle. Jämställdhet är viktigt inom den fysiska planeringen eftersom en genusomedveten planering försvårar för människor att leva jämställda liv. Detta kapitel redovisar de politiskt beslutade nationella och regionala mål och strategier som bedöms ha betydelse för kollektivtrafik och jämställdhet i Västra Götaland.

#### *Mål för jämställdhetspolitiken*

Målet för den nationella jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Följande jämställdhetspolitiska delmål är relevanta för ämnet.

- *En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet i samhällets alla sektorer.*
- *Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.*
- *Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.*
- *Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemanarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.*
- *Mäns våld mot kvinnor, våld i nära relationer och utnyttjande i prostitution och människohandel ska upphöra. Alla, oavsett kön, ska genom hela livet ha samma rätt och möjlighet till kroppslig och psykisk integritet.*

Dessa mål har konkretiserats för transportsektorn:

1. *Det ska finnas en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.*
2. *Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.*
3. *Transportsystemet ska bidra till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män, flickor och pojkar.*
4. *Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.*
5. *Transportsystemet ska bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män, flickor och pojkar.*
6. *Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.<sup>1</sup>*

De åtgärder som föreslås i denna utredning ska bidra till att dessa mål uppfylls.

#### *Mål för transportpolitiken*

På nationell nivå finns också det politiskt beslutade mål för transportplaneringen- och politiken. Målformuleringarna härstammar ur riksdagspropositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93) och består av ett övergripande mål och två underliggande delar,

<sup>1</sup> Faith-Ell, C., & Levin, L. (2021) *Jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i transport- och infrastrukturplanering*. I Levin & Gil Solá (2021). *Socialt hållbar transportplanering*, sid 223–245.

ett så kallat funktionsmål och tillhörande hänsynsmål. Funktionsmålet är ur jämställdhetshänseende särskilt intressant.

- *Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. **Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.***

## 2.2 Västra Götalandsregionens mål

Regionfullmäktiges budget tillsammans med Trafikförsörjningsprogrammet är de övergripande styrdokumenterna för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland.

### *Budget för Västra Götalandsregionen*

Ett mål i budgeten är att *”knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet.”* I målformuleringen nämns inte jämställdhet. I budgeten konstateras att *”kollektivtrafik möjliggör resor till utbildning, arbete och fritidsaktiviteter, men har även sociala dimensioner. Den främjar möten mellan människor och är viktig för ungas, funktionshindrades och äldres självständighet och delaktighet i samhället. **Hög tillgänglighet till kollektivtrafik bidrar till ett mer jämställt samhälle, då fler kvinnor än män är beroende av en fungerande kollektivtrafik, samtidigt som kvinnor i genomsnitt har sämre ekonomi än män. Biljettpreiser påverkar också tillgängligheten till kollektivtrafiken, särskilt för de med pressad hushållsekonomi. Därför är minskade **klass- och könsklyftor** starka argument för att utveckla kollektivtrafiken och erbjuda priser som gör det möjligt för fler att resa kollektivt.”***

Budgeten har i flera delar ett jämställdhetsperspektiv, både om tillgängligheten till kollektivtrafik och vad gäller taxa.

### *Trafikförsörjningsprogram för Västra Götalandsregionen*

I trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen finns ett målområde att *”kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar.”* Där konstateras att *”transportsystemet spelar en viktig roll för att människor ska kunna ta del av och utöva sina mänskliga rättigheter, som rätten till arbete, utbildning, kultur och hälso- och sjukvård. Kollektivtrafiken har en avgörande roll när det gäller att tillhandahålla tillgängliga transporter och den är därmed ett viktigt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar i Västra Götaland.”*<sup>2</sup>

*”Vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra och priset på kollektivtrafiken har större betydelse för vissa.”*

---

<sup>2</sup> Västra Götalandsregionen, (2025), Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 Beslutsversion

## 3. På vilket sätt skiljer sig kvinnors och mäns resvanor idag?

### 3.1 Hur skiljer sig kvinnors och mäns resvanor?

Studier från både Sverige och andra länder visar att kvinnors och mäns vardagsresande skiljer sig åt i ett antal avseenden.<sup>3</sup> I detta delkapitel presenteras hur resvanorna skiljer sig mellan kvinnor och män på nationell nivå och i jämförbara länder; därefter presenteras och analyseras resultat om resvanor i Västra Götaland enligt resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern.

#### *Kvinnor använder kollektivtrafik och gång som färdstätt i större utsträckning*

I Sverige och i jämförbara länder har kvinnors vardagsresor en högre andel gång- och kollektivtrafik. Kvinnor använder bil i mindre utsträckning än män gör; om de använder bil är det oftare som passagerare än män.<sup>4</sup> Även om skillnaderna mellan kvinnors och mäns resande minskat i ett trettioårs perspektiv – till exempel har kvinnors bilanvändning ökat – råder det fortfarande relativt stora skillnader, särskilt inom vissa ålders- och inkomstgrupper.<sup>5</sup>

Färdmedelsfördelningen i Västra Götaland presenteras vidare i kapitel 3.2.

#### *Kvinnor rör sig delvis i andra stads- och trafikmiljöer och områden*

Då kvinnor oftare använder kollektivtrafik och gång rör de sig i genomsnitt genom andra gator, vägar och stadsmiljöer jämfört med män. De är därmed också oftare och under längre tid trafikanter som utsätts för risker förknippade med utomhusmiljöer, vilket samtidigt kan ge positiva hälsoeffekter.<sup>6</sup>

#### *Män reser längre sträckor och pendlar längre till arbete*

Män i Sverige tillryggalägger i genomsnitt något längre sträckor per dag än kvinnor (42 vs. 40 km), både för pendlingsresor och generellt. Det främsta skälet är att män reser mer med bil och då reser längre än kvinnor (28 vs. 22 km). Att kvinnor reser kortare avstånd till arbete verkar vara ett mönster som förekommer både i en- och flerpersongrupper och inom enskilda branscher.<sup>7</sup> Däremot är skillnaderna i *restid* per dag betydligt mindre, delvis då kvinnor oftare använder långsammare färdstätt som gång, cykel och (lokal) kollektivtrafik. Dessutom är skillnaderna mindre i enskilda geografiska områden; om man exempelvis jämför kvinnors och mäns vardagsresande i storstäder är den genomsnittliga reslängden till arbete tillnärmelsevis densamma.

#### *Kvinnor reser oftare tillsammans med närstående*

Kvinnor utför oftare så kallade omsorgsresor<sup>8</sup> som framför allt avser resor som innebär att hjälpa eller utföra ett ärende åt någon annan (en familjemedlem, släkting eller annan anhörig). Dessa resor inkluderar att hämta/lämna vid förskola och skola, och att hjälpa en anhörig med

<sup>3</sup> I denna utredning åsyftas skillnader mellan män och kvinnor till följd av sociala och kulturella skillnader (genus) snarare än biologiska.

<sup>4</sup> Enligt den nationella resvaneundersökningen för 2024

Havet, N., Bayart, C., & Bonnel, P. (2021). Why do gender differences in daily mobility behaviours persist among workers?. *Transportation research part A: Policy and practice*, 145, 34-48.

<sup>5</sup> Frändberg, L., & Vilhelmson, B. (2013). *Spatial, generational and gendered trends and trend-breaks in mobility*. In Handbook of sustainable travel (pp. 15-32). Dordrecht: Springer Netherlands.

<sup>6</sup> Glazener, A., Sanchez, K., Ramani, T., Zietsman, J., Nieuwenhuijsen, M. J., Mindell, J. S., ... & Khreis, H. (2021). Fourteen pathways between urban transportation and health: A conceptual model and literature review. *Journal of Transport and Health*, 21, 101070.

<sup>7</sup> Lång, E., & Börjesson, M. (2025). Gender differences in commuting distance: A temporal analysis of changes and (Un) explained gaps. *Research in Transportation Economics*, 112, 101597.

<sup>8</sup> Ett besläktat engelskt begrepp är *mobility of care*. Ravensbergen, L., Fournier, J., & El-Geneidy, A. (2023). Exploratory analysis of mobility of care in Montreal, Canada. *Transportation Research Record*, 2677(1), 1499-1509.

sjukvårdsbesök eller andra bestyr. Detta gör också att kvinnor i genomsnitt gör fler ärenden inom samma resa, exempelvis att hämta barn på förskolan på väg hem från arbetet.

### 3.2 Kvinnors och mäns resvanor i Västra Götaland

Detta kapitel redovisar hur resvanorna för kvinnor och män ser ut i Västra Götaland. Data från resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern (år 2022 och 2023) har använts för att jämföra kvinnors och mäns resvanor<sup>9</sup> med avseende på bland annat färdmedelsval, reslängd, mobilitetsresurser och socio-ekonomi. Kollektivtrafikbarometern är en resvane- och attitydundersökning som tas fram av Svensk kollektivtrafik. Den sker över hela landet och svar samlas in löpande under året. För 2022 och 2023 valde Västra Götalandsregionen att göra ett tillägg till ordinarie undersökning. Under hösten 2022 och våren 2023 gjordes tillägget för samtliga kommuner i Västra Götaland samt Kungsbacka. Därutöver innehöll enkäten fler frågor än normalt. Datamaterialet för 2022 och 2023 innehåller totalt 20 823 svarande individer.<sup>10</sup>

I tabell 1 redovisas demografiska uppgifter om samtliga respondenter, inklusive de som inte säger sig ha utfört en resa på mätdagen. Noterbart är att drygt 25 procent av kvinnorna och männen inte säger sig ha utfört en resa under mätdagen. Det föreligger därmed inga stora könsskillnader inom den grupp som inte har rest, men det kan finnas olika förklaringar till att så är fallet, exempelvis otillräckligt kollektivtrafikutbud.<sup>11</sup>

**Tabell 1 Demografi och bakgrundsinformation för ingående respondenter i datamaterialet i Kollektivtrafikbarometern 2022-2023**

Faktor	Beskrivning	Kvinnor	Män
Ålder	Medelålder	47,2	48,0
	Åldersintervall	15-85	15-85
Sysstelsättning	Andel förvärvsarbetande/egenföretagare <sup>12</sup>	52,3 %	54,7 %
	Andel arbetssökande	1,9 %	2,3 %
	Andel pensionärer	22,9 %	24,9 %
Andel som inte gjort en resa	Andel som säger sig <u>inte</u> ha utfört en resa under mätdagen	26,4 %	25,5 %

#### *Mobilitetsresurser – vilka möjligheter har kvinnor och män att använda olika färdmedel?*

Begreppet mobilitetsresurser avser vilka sociala och ekonomiska möjligheter man har att resa och använda olika färdmedel. I tabell 2 redovisas jämförelser mellan kvinnor och män för andel med låg inkomst, arbetstider, distansarbete och biltillgång. Jämförelsen avser de som säger sig ha utfört en resa under mätdagen – detta för att kunna relatera siffrorna till analysen av resvanor nedan i rapporten.

Kvinnor tillhör i större utsträckning hushåll med låga inkomster. Andelen kvinnor som arbetar udda tider är något högre (kvälls-, natt-, helg- och skiftarbete), medan en högre andel män säger sig ha möjlighet att arbeta hemma eller på distans. Andelen med tillgång till bil är tillnärmelsevis densamma för kvinnor och män. Måttet innefattar de som har tjänstebil, men inte de som är med i en bilpool eller lånar bil av vänner eller bekanta. Dock saknas information om

<sup>9</sup> Det framgår ej av datamaterialet hur stor andel som definierar sig som icke-binära, varför dessa inte har inkluderats som en kategori i resvaneanalysen. Det finns dock forskning (Ivanova & O'Hern, 2024) som visar på att denna grupp är mer beroende av kollektivtrafik för vardagsresor, men samtidigt upplever sig som mer utsatta när de använder den.

<sup>10</sup> Datainsamlingen för 2022 påbörjades i september månad, det vill säga efter att resandet hade börjat återgå till normala förutsättningar efter coronapandemin.

<sup>11</sup> Ryan, J., Vitrano, C., & Martens, K. (2025). Examining the links between public transport provision, suppressed travel and (in) sufficient accessibility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 146, 104883.

<sup>12</sup> I enlighet med SCB:s mått sysselsättningsgrad

hushållsammansättning varför det inte framgår om personer inom samma hushåll har olika möjligheter att använda bil.

Sammanfattningsvis har kvinnor i Västra Götaland i genomsnitt sämre mobilitetsresurser än män då de oftare tillhör låginkomsthushåll, arbetar udda arbetstider och att en högre andel ej har möjlighet att arbeta hemma. Kvinnor kan också antas ha sämre tillgång till bil i praktiken; i bilägande hushåll med en vuxen man och en vuxen kvinna använder kvinnor bil i lägre utsträckning.<sup>13</sup>

**Tabell 2 Mobilitetsresurser för kvinnor och män i Västra Götaland enligt Kollektivtrafikbarometern 2022-2023**

Faktor	Beskrivning	Kvinnor	Män
Inkomst	Andel med hushållsmånadsinkomst under 30 000 kr	15,7 %	12,4 %
Arbetstider	Andel som arbetar kväll, natt, helger eller skiftarbete	17 %	15 %
Distansarbete	Möjlighet att arbeta hemma/på distans	30 %	33 %
Biltillgång	Andel som säger sig ha tillgång till bil	81 %	83 %

### *Färdmedelsfördelning för kvinnor och män i Västra Götaland*

Detta avsnitt redovisar kvinnors och mäns resvanor i Västra Götaland, med tonvikt på färdmedelsfördelning. I tabell 3 redovisas övergripande statistik om kvinnors och mäns resande enligt Kollektivtrafikbarometern. Tabellen redovisar data för de som utfört en resa under den dagen enkäten avser.

Det genomsnittliga antalet resor per person (som utfört en resa) i Västra Götaland är drygt 1,7 för både kvinnor och män, vilket är lägre än vad som är normalfallet i resvaneundersökningar. Den genomsnittliga reslängden per resa och per person är något högre för män, vilket är i linje med rön från exempelvis den nationella resvaneundersökningen.

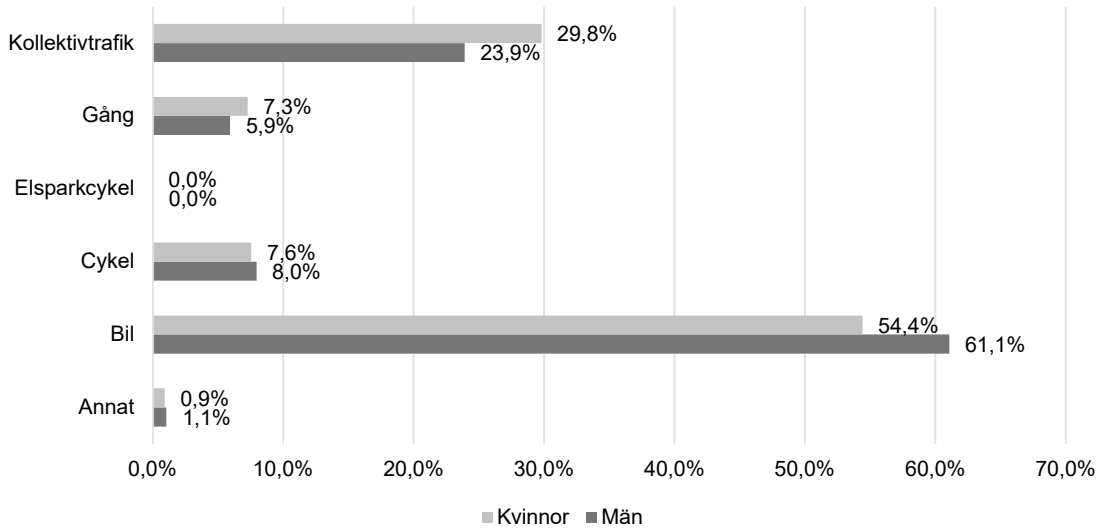
**Tabell 3 Statistik om kvinnors och mäns resande med samtliga färdmedel enligt Kollektivtrafikbarometern 2022-2023**

Faktor	Beskrivning	Kvinnor	Män
Reslängd	Medianlängd per resa	6,5 km	7,1 km
	Medellängd per resa	14,3 km	16,0 km
Antal resor per person	Antal resor per person enligt resdagboken	1,71	1,73
Omsorgsresor	Andel omsorgsresor av det totala resandet	18 %	18 %
Barnomsorg <sup>14</sup>	Andel resor till/från förskola av det totala resandet	2,3 %	1,4 %

<sup>13</sup> Tiikkaja, H., & Liimatainen, H. (2021). Car access and travel behaviour among men and women in car deficient households with children. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 10, 100367

<sup>14</sup> Resor för hämtning/lämning vid förskola ingår i kategorin omsorgsresor.

I figur 1 nedan redovisas färdmedelsfördelning för alla resor (oavsett ärende) bland kvinnor och män boende i Västra Götaland (och Kungsbacka).



**Figur 1 Färdmedelsandelar för resor för boende i Västra Götaland enligt Kollektivtrafikbarometern 2022-2023**

Kvinnor använder i större utsträckning kollektivtrafik och rör sig till fots medan män framför allt använder bil i större utsträckning, vilket är ett mönster som överensstämmer med det på nationell nivå. Andelen cykeltrafik är tillnärmelsevis lika stor. Skillnaden avseende kollektivtrafik motsvarar ett 25-procentigt högre resande för kvinnor. I åldersgrupperna 30-44 år och 45-64 år är skillnaden än större. I dessa åldersgrupper utför kvinnor 37 procent respektive 66 procent fler kollektivtrafikresor än män. När det gäller inkomst utför kvinnor och män i höginkomsthushåll ungefär lika många kollektivtrafikresor medan kvinnor i låginkomsthushåll utför 65 procent fler kollektivtrafikresor än män i samma grupp. Graden av kollektivtrafikresandet påverkas därmed inte bara av kön enskilt utan ger olika utslag när det kombineras med inkomstnivå och ålder. (I kapitel 5 utforskas dessa samband ytterligare.) Dessutom kan utländsk härkomst påverka i vilken grad kvinnor och män använder kollektivtrafik. Denna information återfinns inte i Kollektivtrafikbarometern, men det finns studier som påvisar att utlandsfödda i Sverige har lägre biltillgång och tillgång till sämre kollektivtrafikutbud.<sup>15</sup> Utlandsfödda kvinnor har särskilt låga mobilitetsresurser.<sup>16</sup>

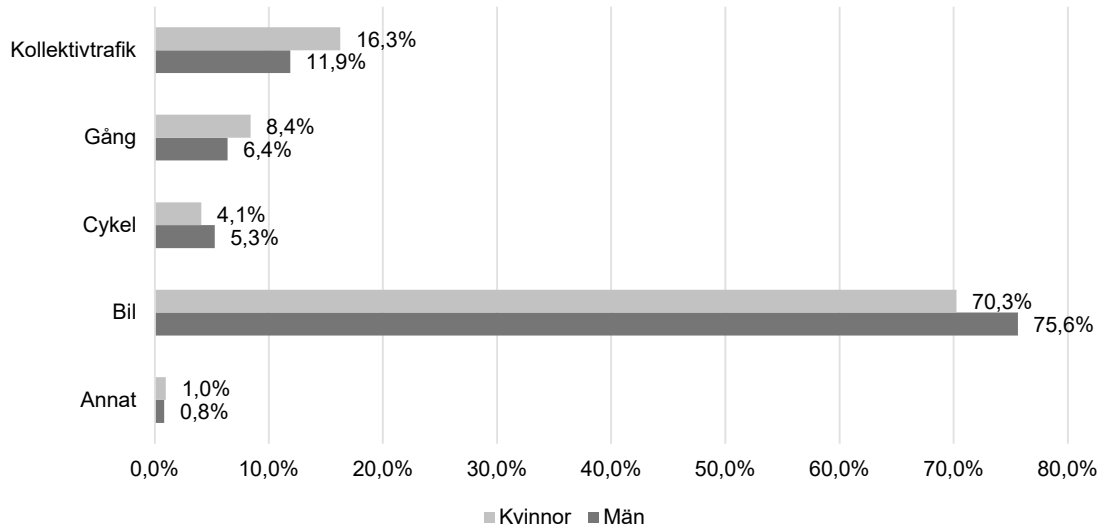
I figur 2 redovisas färdmedelsfördelningen för så kallade omsorgsresor. I föreliggande analys inkluderas resor till sjukvård, hämtning/lämning inom barnomsorgen, inköpsresor samt att skjutsa, följa eller hämta en annan person. Enligt tidigare forskning utförs omsorgsresor i större utsträckning av kvinnor. I Kollektivtrafikbarometern framgår dock att kvinnor och män gör dessa resor i lika stor utsträckning (18 procent av det totala resandet). Dock har inte alla resor inom kategorin samma könsfördelning. Som redovisas i tabell 3 gör kvinnor dubbelt så många resor för att hämta/lämna på förskola. Resor till släkt och vänner gör också kvinnor i större utsträckning medan skjutsning av närstående och inköp av dagligvaror till lika stor del görs av män.

Däremot skiljer sig sättet att resa för omsorgsresor åt mellan könen. Kvinnor använder kollektivtrafik i högre grad än män (42 % fler resor med kollektivtrafik), medan män använder bil i högre grad. Både kvinnor och män har dock en bilandel som är cirka 15 procentenheter högre för omsorgsresor än för alla andra typer av resor. Skillnaderna kan delvis förklaras av

<sup>15</sup> Liao, Y., Gil, J., Yeh, S., Pereira, R. H., & Alessandretti, L. (2025). The effect of limited mobility on the experienced segregation of foreign-born minorities. *npj Sustainable Mobility and Transport*, 2(1), 29.

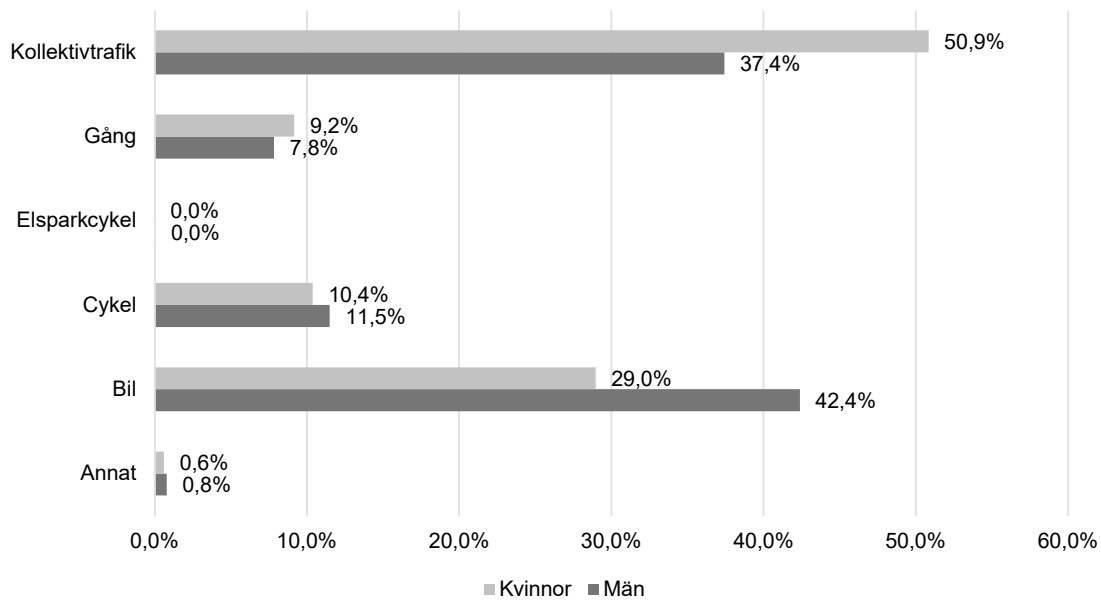
<sup>16</sup> Trafikanalys (2016). *Migration, invandring och framtida transportpolitik*. Rapport 2016:14.

omsorgsresornas specifika geografi, tidpunkt och karaktär. Det kan till exempel handla om skjutsning till fritidsaktiviteter till platser och/eller vid tidpunkter med sämre kollektivtrafikutbud.



**Figur 2 Färdmedelsandelar för omsorgsresor för boende i Västra Götaland enligt Kollektivtrafikbarometern 2022-2023**

När man närstuderar boende i Göteborgs stad (figur 3) framträder kollektivtrafikens betydelse än mer. Mer än hälften av kvinnors resor görs med kollektivtrafik medan män fortsatt gör fler bil- än kollektivtrafikresor.

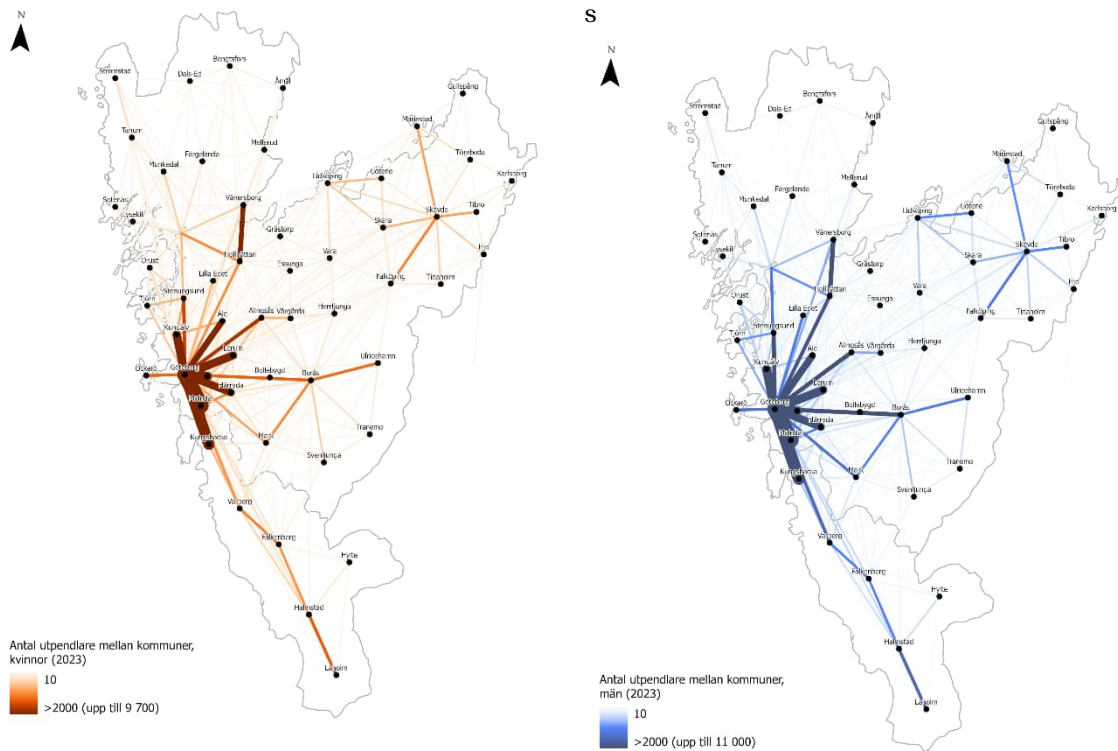


**Figur 3 Färdmedelsandelar för resor för boende i Göteborgs kommun enligt Kollektivtrafikbarometern 2022-2023**

### 3.3 Kvinnors och mäns resande i Västra Götaland ur ett geografiskt perspektiv

Kvinnors respektive mäns resvanor har hittills redovisats framför allt som färdmedelsandelar. I detta kapitel analyseras resornas geografiska utbredning, särskilt pendling mellan kommuner och hur den skiljer sig mellan kvinnor och män. För att förstå pendlingsmönster används ofta måttet dagbefolkning, vilket anger arbetsplatsers geografiska tillhörighet. Motsatsen nattbefolkning anger å sin sida var individer är folkbokförda. Skillnaden i geografisk spridning av dag- och nattbefolkning kan användas för att förstå och illustrera pendlingsmönster mellan exempelvis kommuner.<sup>17</sup> I figur 4 nedan redovisas pendlingsströmmars storlek och riktning mellan kommuner. Antalet pendlare innefattar resor till arbete som korsar en kommungräns, oavsett färdmedel. Det framgår att kvinnors och mäns pendlingsmönster uppvisar stora likheter; män är dock något mer dominerande på längre pendlingsrelationer som Halland-Göteborg, Trollhättan-Göteborg och Borås-Göteborg. Mäns något längre genomsnittliga reslängd återspeglas i det regionala pendlingsmönstret.

<sup>17</sup> I denna utredning har SCB-data om kvinnors respektive mäns andel av dagbefolkningen använts för att analysera och illustrera kvinnors och mäns pendlingsmönster och regionala arbetsmarknad.



**Figur 4 Pendlingsrelationer och deras storlek i Västra Götaland och Halland uppdelat efter kön**

I figur 5 nedan redovisas kvinnors andel av boende som bor och arbetar i samma kommun. Ju mörkare grön, desto högre andel kvinnor jämfört med män och ju mörkare lila, desto högre andel män jämfört med kvinnor. Det är framför allt i Göteborgs kranskommuner Kungsbacka, Lerum, Alingsås, Ale och Kungälv som har en något högre andel kvinnor (jämfört med män) som bor och arbetar i samma kommun – trots att de kategoriseras som utpendlingskommuner med Göteborg som kärna. Dessa kommuner uppvisar med andra ord en blandad bild; de är i viss mån utpendlingskommuner men har samtidigt en överrepresentation av kvinnor som arbetar relativt nära bostaden. Det kan bero på att det där återfinns relativt många hushåll där en partner pendlar en längre sträcka medan den andra har ett lokalt vardagsresande. Datamaterialet möjliggör dock ej sådana slutsatser.



## 4. På vilket sätt skiljer sig kvinnors och mäns erfarenheter och värderingar gällande kollektivtrafik idag?

### 4.1 Uppfattningar och erfarenheter av kollektivtrafikresande

#### *Kvinnor upplever mer otrygghet*

Enligt forskning upplever kvinnor en större otrygghet i det offentliga rummet och i kollektivtrafiken än män, särskilt när det är mörkt. Kvinnor känner sig mer trygga i kollektivtrafiken än på väg till och från den. Om det är dåligt skötta miljöer ger det ökad otrygghet.

Enligt Kollektivtrafikbarometern från 2022 på nationell nivå är den främsta orsaken till otrygghet vid resor med kollektivtrafiken risken för förseningar både bland män (56 procent) och kvinnor (61 procent). Därefter kommer bråkiga och stökiga personer. Kvinnor är mer oroliga än män för att utsättas för brott samt bristande trafiksäkerhet.<sup>18</sup>

Kvinnors val vad gäller resor påverkas av deras tankar om personlig säkerhet och de har anpassningsstrategier för att hantera det. Det påverkar deras tillgång till det offentliga rummet och kollektivt resande. Anpassningsstrategier kan vara att undvika ett visst område, välja en annan färdväg, välja ett annat färdmedel, inte väcka uppmärksamhet, ha sällskap, gå på välkända platser och undvika långa väntetider. Kvinnor med tillgång till bil upplever en större rörelsefrihet.<sup>19</sup>

Det finns studier som indikerar att HBTQI+-kvinnor upplever större otrygghet i kollektivtrafiken än kvinnor i allmänhet med fler och påtagligare anpassningsstrategier som följd.<sup>20,21</sup>

#### *Kvinnors resmönster gör dem känsligare för förseningar, störningar och byten*

Innan kvinnor och män får barn är de relativt jämställda. I samband med familjebildning blir kvinnor och män mer ojämsställda vad gäller till exempel fördelning av det betalda och obetalda hemarbetet. Dessa skillnader håller delvis i sig även när barnen har flyttat hemifrån. För kvinnor som i högre grad än män uträttar ärenden på vägen hem och lämnar och hämtar barnen är turtäthet och kollektivtrafikens pålitlighet viktig. Kvinnor upplever ofta byten mellan färdmedel besvärligt. Plats för barnvagnar och väskor ombord är viktigt. Kvinnors i högre grad oregelbundna arbetstider gör att turtätheten upplevs dålig.<sup>22</sup>

En studie bland kollektivtrafikresenärer i Göteborg<sup>23</sup> fann att kvinnor var mindre nöjda med sitt kollektivtrafikresandes kostnad, punktlighet och antal byten – detta trots att kvinnor generellt har en positivare inställning till kollektivtrafik. Oro och missnöje med punktlighet och antalet byten hänger ihop med otrygghet gällande brott då förseningar och byten kan innebära högre väntetid vid platser som upplevs otrygga.

#### *Kvinnor upplever resorna som dyra*

<sup>18</sup> Kollektivtrafikbarometern (2022)

<sup>19</sup> Stjernborg, V. (2024). Triggers for feelings of insecurity and perceptions of safety in relation to public transport; the experiences of young and active travellers. *Applied Mobilities*, 1-21.

<sup>20</sup> Ceccato, V., Gliori, G., & Sundling, C. (2024). LGBTQI+ safety perceptions in transit environments. *Journal of Urban Mobility*, 6, 100087

<sup>21</sup> Tilleman, K. J., Chowdhury, S., & Henning, T. F. (2025). LGBTQI+ personal safety and security in public transport: a systematic literature review and practice-ready takeaways. *Transport Reviews*, 1-37.

<sup>22</sup> Lindkvist, C. (2024). Gendered mobility strategies and challenges to sustainable travel—patriarchal norms controlling women's everyday transportation. *Frontiers in Sustainable Cities*, 6, 1367238

<sup>23</sup> Bera Sharma, R., Sprei, F., & Farooz Marazi, N. (2025). Identifying priority areas for public transport service improvement: experiences from Gothenburg city. *Transportation Planning and Technology*, 1-34.

Då kvinnor i högre utsträckning än män arbetar deltid och det inom kvinnodominerande yrken är lägre löner har biljettpriset i genomsnitt större betydelse för kvinnor.<sup>24</sup> Taxan för månadskort och enkelbiljetter upplevs dyr vilket gör att vissa resor inte blir av.<sup>25</sup>

## 4.2 Värderingar om resande med kollektivtrafik och andra färdmedel

Det är inte bara inom resmönster det finns skillnader mellan kvinnor och män. Attityder och värderingar är andra områden där forskningen visar på skillnader. Vissa skillnader mellan män och kvinnor kan förklaras av mäns och kvinnors traditionellt olika roller i den privata respektive offentliga sfären.<sup>26</sup>

Att värdera miljö och hållbarhet samt se och använda alternativa färdssätt till bilen är vanligare bland kvinnor än män. Det har bland annat visat sig i den återkommande undersökningen om svenska folkets kunskap och attityder till miljöförändringar som genomförs av Naturvårdsverket. En analys av undersökningen från 2007 visade att skillnaden mellan män och kvinnor var större när det gällde transportfrågor än för andra miljörelaterade frågor.<sup>27</sup> Av kvinnorna som svarade på undersökningen var 80 procent villiga att minska sin bilkörning för att bidra till minskade koldioxidutsläpp, samma andel bland män var 66 procent. Bland kvinnorna var 75 procent villiga att öka sin användning av kollektivtrafiken vilket går att jämföra med 53 procent bland män. Det framgår av undersökningen från både 2018 och 2021 att kvinnor i högre utsträckning tror att klimatförändringarna kommer att påverka oss i Sverige och är mer positivt inställda till förändringar i det egna beteendet likväl som samhällsinsatser för att bromsa klimatförändringarna.<sup>28</sup> Kvinnors positivare inställning till att byta färdmedel av miljöskäl bekräftas även av nyare studier.<sup>29 30</sup>

Vad skillnader i värderingar kan bero på lyfts också av forskningen. En förklaring till att kvinnor värderar hållbarhet högre kan vara att de ofta ansvarar för den sociala reproduktionen, eller det som tidigare kallades kvinnors traditionella erfarenheter vilket omfattar bland annat omsorg om hus och hem. Ansvaret kan innefatta en oro för mellanmänniska relationer.<sup>31</sup>

Män har också starkare band till bilen.<sup>32 33 34</sup> Det finns en stark koppling mellan maskulinitet och transport, bilar och transportplanering där transport och "teknik" ofta är associerade med traditionellt maskulina attribut och ideal.<sup>35</sup>

<sup>24</sup> Carver, A., & Veitch, J. (2020). Perceptions and patronage of public transport—are women different from men?. *Journal of Transport & Health*, 19, 100955.

<sup>25</sup> Lindkvist, C. (2024). Gendered mobility strategies and challenges to sustainable travel—patriarchal norms controlling women's everyday transportation. *Frontiers in Sustainable Cities*, 6, 1367238

<sup>26</sup> Winslott Hiselius et al, (2019)

<sup>27</sup> Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2019). *Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities.*

<sup>28</sup> Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2019). *Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities.*

<sup>29</sup> D'Agostino, C., Piva, E., Pucci, P., & Rossi, C. (2024). A systematic literature review on women's daily mobility in the Global North. *Transport Reviews*, 44(5), 1016-1044.

<sup>30</sup> Kawgan-Kagan, I. (2020). Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, 100236.

<sup>31</sup> Dymén (2014)

<sup>32</sup> Hanson, 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability.

<sup>33</sup> Joelsson & Scholten, 2019. The Political in Transport and Mobility: Towards a Feminist Analysis of Everyday Mobility and Transport Planning.

<sup>34</sup> Winslott Hiselius et al., (2019). Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees.

<sup>35</sup> Kronsell et al., 2019. Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities.

## 5. Varför finns det könsskillnader i resvanor?

### 5.1 Vad vet vi om strukturella anledningar till könsskillnader avseende resvanor?

I kapitel 3 redovisas de skillnader och likheter som finns mellan kvinnors och mäns resvanor – så väl nationellt som i Västra Götaland. I kapitel 4 beskrivs i sin tur hur kvinnors och mäns erfarenheter och värderingar angående kollektivtrafik och resvanor skiljer sig åt. Utöver dessa aspekter påverkar inkomst, biltillgång och andra så kallade mobilitetsresurser möjligheten att använda bil och kollektivtrafik, vilka också skiljer sig mellan kvinnor och män. I detta kapitel beskrivs hur dessa faktorer förklarar skillnader i resvanor mellan kvinnor och män.

#### *Fördelningen av betalt och obetalt arbete*

Skillnader i resvanor påverkas av hur kvinnors och mäns vardagsliv ser ut. Kvinnor i heterorelationer tar mer ansvar för barn vad gäller föräldraledighet, vård av barn och omsorg och planering kring barn. Kvinnor utför mer obetalt hemarbete än män och ägnar mer tid åt dagligt hushållsarbete som matlagning, städning och tvätt. De ägnar också mer tid än män åt vård av äldre närstående.<sup>36</sup> De gör därför i större utsträckning än män omsorgsresor, bland annat på väg till och från arbete.

Kvinnor anpassar också sitt yrkesliv till sitt familjeliv i större utsträckning än män, byter arbetsplats och arbetar ofta närmare hemmet. Nya livsfaser (exv. familjebildning) påverkar kvinnors resvanor mer än det påverkar mäns.<sup>37</sup> Män förvärvsarbetar dessutom i större utsträckning än kvinnor och delvis i andra branscher. Heltidsnormen är mer uttalad inom traditionellt manliga arbetsplatser, deltidsnorm finns inom traditionellt kvinnliga arbetsplatser.<sup>38</sup>

Dessa faktorer gällande betalt och obetalt arbete påverkar vilka resor kvinnor respektive män utför, vilka tider de kan göras, om de görs i sällskap med andra, hur många delar en resa innehåller – och därmed vilket kollektivtrafikutbud som finns att tillgå.

I ett hushållsperspektiv kan kvinnors färdmedelsval och reslängd påverkas av en samboende mans färdmedelsval och reslängd, och vice versa. Om mannen i en heterosexuell relation långpendlar till sitt arbete kan kvinnan bli tvungen att ta mer ansvar i hushållet och därmed också kanske arbeta närmre bostaden – oavsett om den lokala arbetsmarknaden erbjuder relevanta arbetstillfällen.<sup>39</sup>

#### *Tillgång till bil och andra mobilitetsresurser*

Kvinnor har i lägre utsträckning än män tillgång till bil. I bilägande hushåll med en vuxen man och en vuxen kvinna använder kvinnor bil i lägre utsträckning; kvinnor är dessutom oftare bilanvändare som passagerare.<sup>40</sup> Kvinnors lägre inkomstnivåer påverkar också möjligheten att använda (och införskaffa) bil och kollektivtrafik.

#### *Mindre ekonomisk nytta att pendla långt för kvinnor*

<sup>36</sup> SCB (2021). En fråga om tid. En studie av tidsanvändningen hos kvinnor och män 2021.

<sup>37</sup> Lång, E., & Börjesson, M. (2025). Gender differences in commuting distance: A temporal analysis of changes and (Un) explained gaps. *Research in Transportation Economics*, 112, 101597.

<sup>38</sup> Jämställdhetsmyndigheten (2023). Analys av den könssegregerade arbetsmarknaden. Underlagsrapport 2023:8.

<sup>39</sup> Craig, L., & Van Tienoven, T. P. (2019). Gender, mobility and parental shares of daily travel with and for children: a cross-national time use comparison. *Journal of Transport Geography*, 76, 93-102.

<sup>40</sup> Tiikkaja, H., & Liimatainen, H. (2021). Car access and travel behaviour among men and women in car deficient households with children. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 10, 100367.

En anledning till att kvinnor pendlar kortare sträckor än män är att kvinnor tenderar att tjäna mindre på långpendling i form av högre inkomst. En svensk studie gör gällande att denna mekanism verkar gälla både för kvinnor med barn och för kvinnor i enpersonshushåll. Inkomstskillnaderna mellan kvinnor och män har minskat något över tid, men skillnaden i pendlingsavstånd har inte minskat lika mycket. Det beror delvis på att kvinnor i större utsträckning arbetar i offentlig sektor och tar mer ansvar för obetalt omsorgsarbete, men det förklarar inte skillnaden helt.<sup>41</sup>

## 5.2 Varför råder könsskillnader i resvanor i Västra Götaland?

I kapitel 3 redovisades ett antal rön om färdmedelsval för kvinnor och män i Västra Götaland. En övergripande slutsats är att kvinnor använder kollektivtrafik i större utsträckning än män gör. Det konstaterades också att denna skillnad finns i alla ålders- och inkomstgrupper och att könsskillnaden *varierar* beroende på ålder och inkomst. I detta kapitel har Kollektivtrafikbarometern använts för att analysera *varför* könsskillnader finns avseende resvanor. Detta har gjorts genom att undersöka huruvida resandet med kollektivtrafik kan förklaras av andra faktorer än kön – som exempelvis ålder och inkomst. Genom att kombinera socio-ekonomiska faktorer och mobilitetsresurser i en gemensam analys kan det utrönas om kön i sig påverkar färdmedelsvalet kollektivtrafik eller om det är bakomliggande faktorer som påverkar mer. I analysen användes variablerna kön, ålder, hushållsinkomst, sysselsättning, arbetstider, biltillgång samt möjligheten att arbeta hemma.

Resultatet är först och främst att kön i sig har en påverkande effekt även om man tar hänsyn till andra påverkande faktorer. Kvinnor har cirka 35 procent större sannolikhet att resa med kollektivtrafik än män. Sysselsättning, (ökande) ålder och (ökande) hushållsinkomst har å andra sidan alla en negativ signifikant effekt.<sup>42</sup> Yngre, arbetslösa kvinnor är därmed en grupp med en hög andel kollektivtrafikresande. Icke desto mindre, förvärvsarbetande kvinnor med en hushållsinkomst över genomsnittet använder ändå mer kollektivtrafik än män i samma grupp. Faktorn arbetstider har däremot inte en påverkan på färdmedelsvalet kollektivtrafik, det vill säga det går inte att konstatera att kvinnor och män som arbetar kvällar och helger använder kollektivtrafik i större utsträckning.

---

<sup>41</sup> Lång, E., & Börjesson, M. (2025). Gender differences in commuting distance: A temporal analysis of changes and (Un) explained gaps. *Research in Transportation Economics*, 112, 101597.

<sup>42</sup> Biltillgång har en stor negativ effekt på färdmedelsvalet kollektivtrafik, oavsett kön, men variabeln togs bort ur den slutgiltiga analysen för att göra analysmodellen signifikant.

---

## 6. Hur väl matchar kollektivtrafikutbudet kvinnors respektive mäns arbetsmarknadsregioner och arbetsplatser?

---

I kapitlen 3 och 5 konstateras att kvinnor i Västra Götaland nyttjar kollektivtrafiken i större utsträckning än män, är mer beroende av den och att deras kollektivtrafikresande är behäftat med exempelvis en högre grad av ansvar för andra närstående. En annan aspekt av hur kollektivtrafiken tillgodoser kvinnors och mäns transportbehov är hur väl den erbjuder tillgång till arbetsmarknaden, både geografiskt och över olika tider av dygnet och veckan. I detta kapitel analyseras och beskrivs var kvinnor och män i Västra Götaland arbetar och vilket kollektivtrafikutbud de erbjuds. Analysen görs på såväl regional som kommunal och lokal nivå.

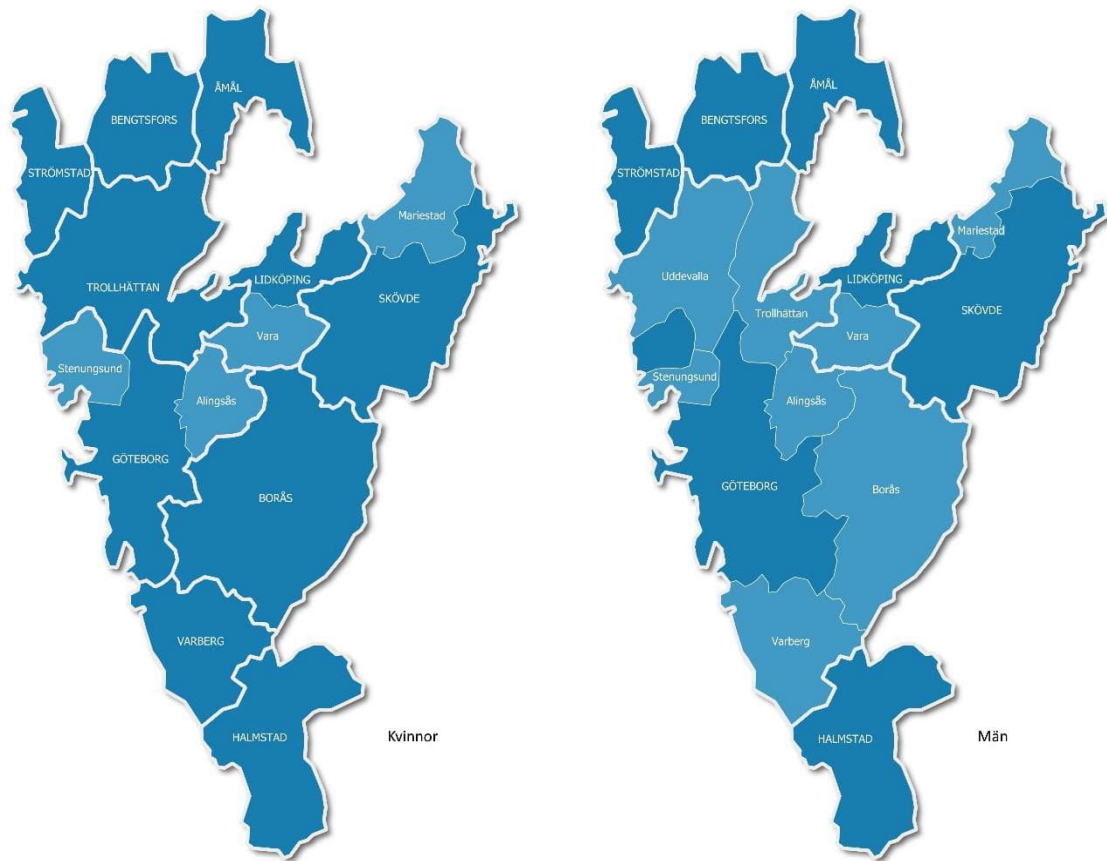
### 6.1 Kvinnors och mäns lokala arbetsmarknadsregioner

I rapporten *Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige*<sup>43</sup> beskrivs hur kvinnors respektive mäns lokala arbetsmarknader i Västra Götaland är beskaffade, dvs. i vilken mån kvinnor och män pendlar över kommungränser och mellan vilka kommuner det sker. Lokala arbetsmarknader – så kallade LA-regioner – definieras av hur stor andel i en kommun som utpendlar till en angränsade kommun. Är andelen tillräckligt stor inkorporeras dessa kommuner i samma Lokala arbetsmarknad. Då kvinnor och män har olika resvanor – avseende exempelvis reslängd, restid, arbetsplatslokalisering och färdmedel – har de olika lokala arbetsmarknader.

I figur 6 nedan redovisas hur kvinnors respektive mäns lokala arbetsmarknader i Västra Götaland är beskaffade. Kvinnor har tio lokala arbetsmarknadsregioner; män å sin sida har sju lokala arbetsmarknader som domineras av Göteborg och dess kranskommuner som centrum i en tydligt flerkärnig LA-region. Det faktum att män har färre och större lokala arbetsmarknader innebär att förvärvsarbetande män pendlar längre sträckor än kvinnor. Dock är mäns pendling mindre dominerad av kollektivtrafikresor än kvinnors. Dessa samband och kartor belyser att kvinnor kan ha sämre geografisk tillgänglighet (räckvidd inom exempelvis 60 min pendling) till arbetsmarknaden.

---

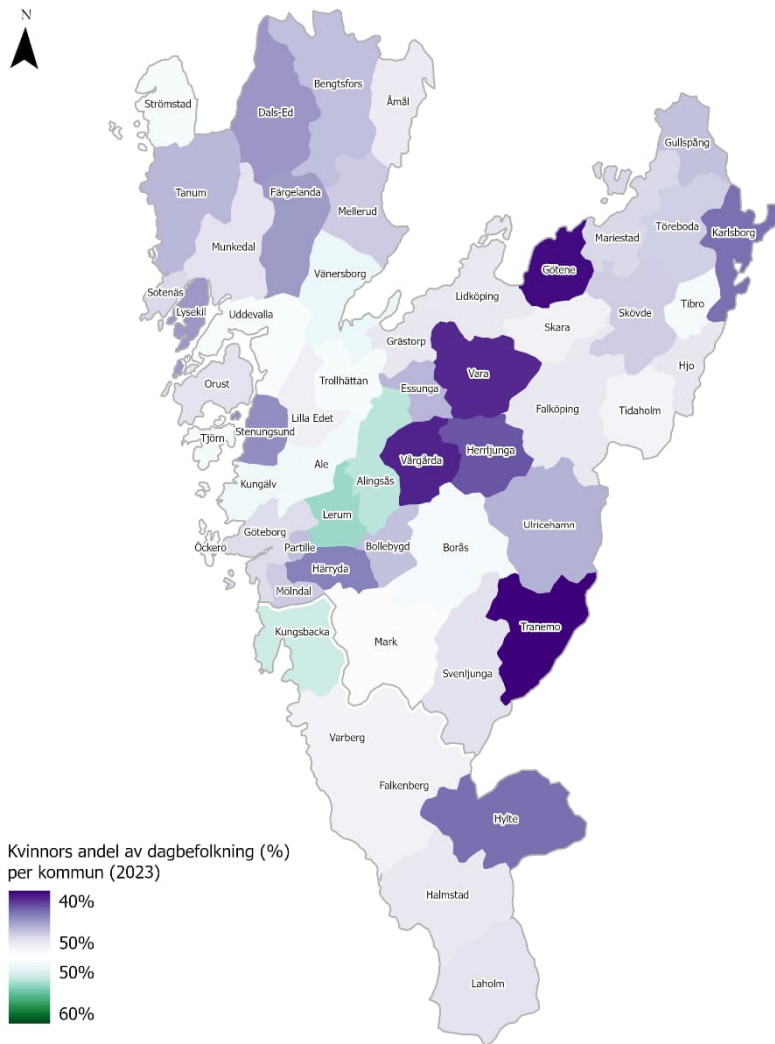
<sup>43</sup> Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige – 50 år av pendling och växande arbetsmarknader VGR Analys 2023:3.



Figur 6 Kvinnors och mäns LA-regioner i Västra Götaland

## 6.2 Kvinnors och mäns arbetsplatsers geografiska utbredning

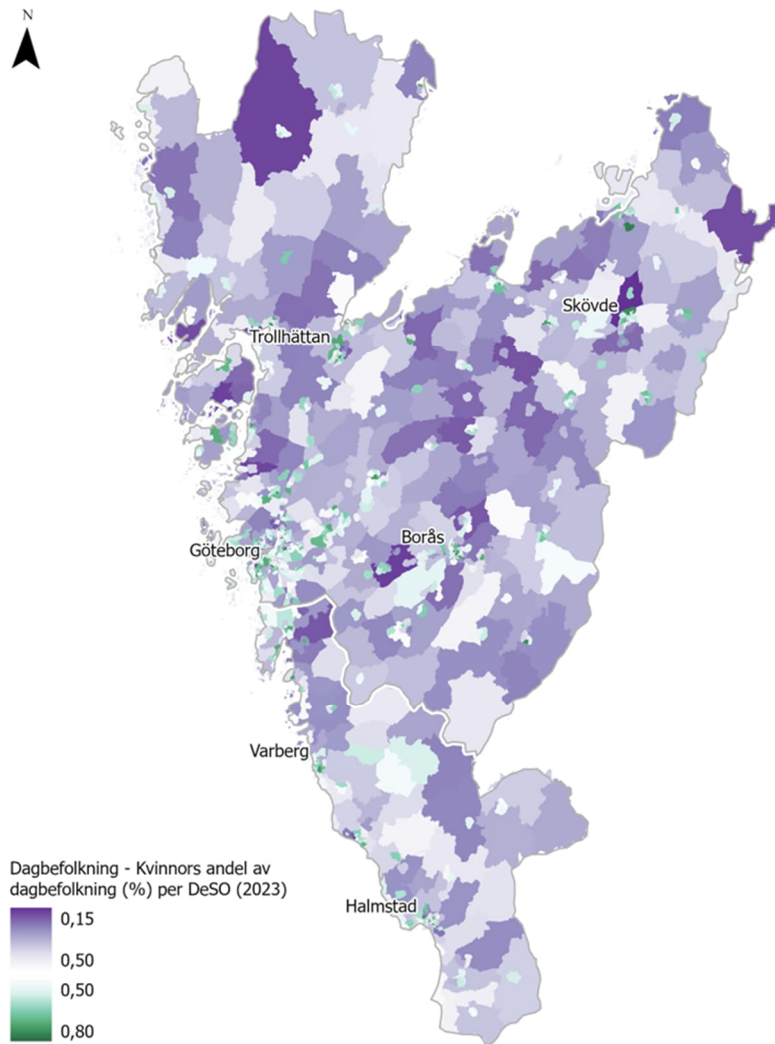
I denna utredning har SCB-data om kvinnors respektive mäns andel av dagbefolkningen också använts för att analysera och illustrera vilka arbetsplatsområden som domineras av kvinnor respektive män. I figur 7 nedan redovisas kvinnors andel av dagbefolkningen i Västra Götalands kommuner. Ju mörkare grön, desto fler kvinnor jämfört med män och ju mörkare lila, desto fler män jämfört med kvinnor. I kommunerna Lerum, Alingsås, Kungsbacka och Vänersborg är andelen kvinnor noterbart högre bland dagbefolkningen, medan en stor andel av Västra Götalands kommuner i övrigt har en högre andel män i dagbefolkningen. Det ska i detta sammanhang sägas att det i regel handlar om några procentenheters skillnad mellan könen (andelen kvinnor varierar mellan 40-55 procent) och att måttet inte anger om det är ett stort *antal* kvinnor och män som arbetar i respektive kommun. Att Lerum, Alingsås, Kungsbacka och Vänersborg sticker ut kan vara ett uttryck för branschsammansättningen och den allmänna sysselsättningsgraden i dessa kommuner, eller att relativt många kvinnor i dessa kommuner lever i hushåll med en partner som pendlar längre (exempelvis Göteborg).



**Figur 7 Kvinnors andel av dagbefolkningen per kommun i Västra Götaland**

I figur 8 redovisas motsvarande statistik för respektive Deso-område, en geografisk enhet som delar in i tätorter och glesbygd i områden som har befolkning mellan 700 och 3 000 invånare. Västra Götaland är indelat i drygt 1 000 Deso-områden. Precis som för kommunindelningen redovisas andelen kvinnor i dagbefolkningen i respektive geografiskt område. Det framgår att kvinnors arbetsplatser i högre grad är förlagda till tätorters centrala delar, medan mäns arbetsplatser i högre utsträckning återfinns i tätorternas perifera delar och i glesbygd. Vad dagbefolkningens *antal* anbelangar är dock även den manliga dagbefolkningen till stor koncentrerad till tätorter.

De geografiska skillnaderna gällande kvinnors och mäns arbetsplatser placering och koncentration utgör delvis en återspeglning av vilka *branscher* som är kvinno- respektive mansdominerade. Som exempel, enligt resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern 2022-2023 (som använts för att analysera resvanor i denna utredning) är det fyra gånger så många kvinnor som män som arbetar inom vård och omsorg medan mer än dubbelt så många män än kvinnor arbetar inom tillverkningsindustri. Dessa två typer av arbetsplatser tenderar i sin tur att vara olika geografiskt placerade. Det faktum att kvinnor i större utsträckning arbetar i tätorters centrala delar kan vara en effekt av både att det där återfinns kvinnodominerade branscher och att dessa områden ligger närmre bostäder och andra vardagsdestinationer.



Figur 8 Kvinnors andel av dagbefolkningen per Deso-område i Västra Götaland

### 6.3 Kollektivtrafikutbud till och från kvinnors och mäns arbetsmarknader

Kapitel 6.1 och 6.2 ovan redogjorde för den geografiska spridning som föreligger gällande var kvinnor och män arbetar. Det konstaterades skillnader på regional, kommunal och lokal (Deso-) nivå. I detta kapitel undersöks hur väl *kollektivtrafikutbudet* korresponderar med kvinnors respektive mäns arbetsplatsers geografiska placering.<sup>44</sup>

Det finns ett antal sätt med vilket kollektivtrafikens utbud kan mätas. Turtäthet, restid, fordonskapacitet, linjesträckning och hållplatsers lokalisering utgör alla delar av utbudet. I denna utredning mäts utbud som linjesträckning och turtäthet vid morgonens högtrafik (7.00-9.00).<sup>45</sup> Turtätheten graderas enligt figurerna nedan, där 10 minuter eller bättre turtäthet utgör det högsta ("bästa") utbudet. För redovisningens skull har linjer med sämre turtäthet än 60 minuter exkluderats. Enligt samma devis redovisas nedan (i figur 9) ett illustrativt exempel i form av Trollhättan (med omnejd) för att jämföra dagbefolkningen med kollektivtrafiken.

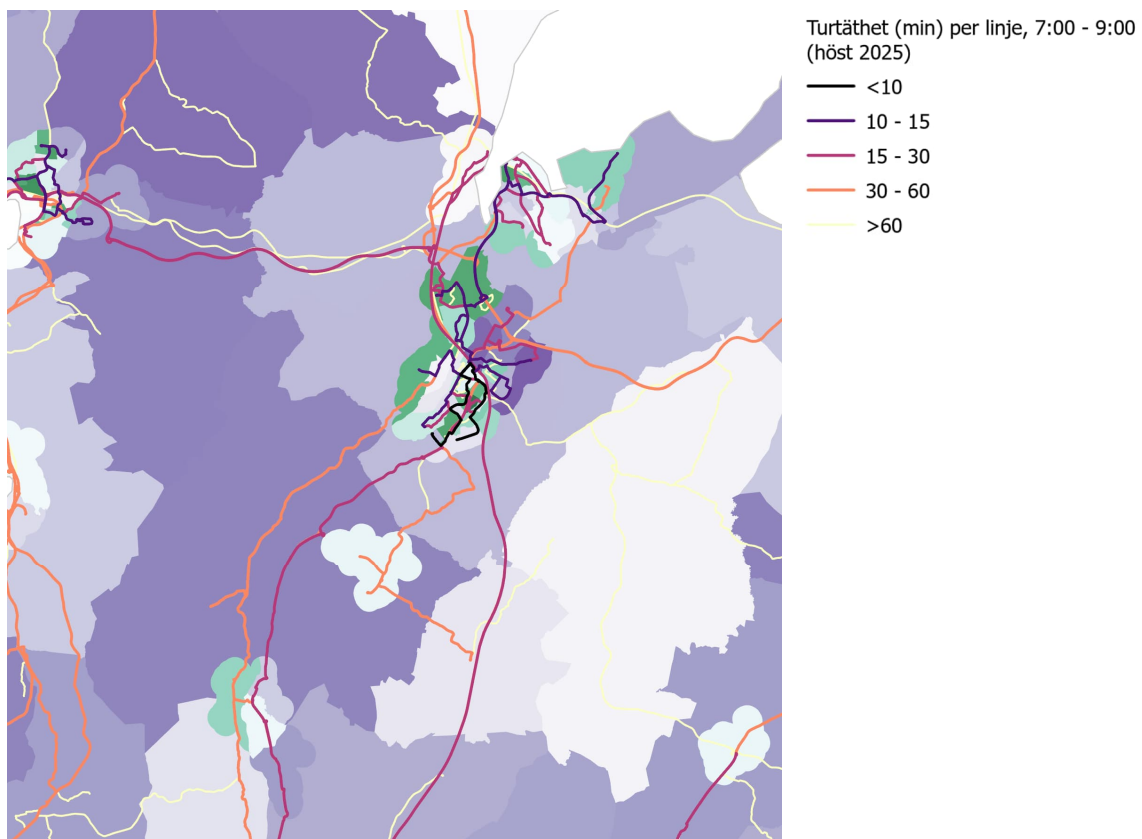
<sup>44</sup> Nattbefolkningens geografiska spridning är som jämförelse relativt jämnt fördelad mellan könen och därmed bör kollektivtrafikutbudet mätas med utgångspunkt i dagbefolkningen.

<sup>45</sup> För att analysera utbudet har så kallad GTFS-data använts (General Transit Feed Specification).

### Illustrerande exempel: Trollhättan

I figur 9 redovisas kollektivtrafikutbudet tillsammans med placeringen av kvinno- och mansdominerade arbetsplatser i Trollhättan med omnejd. I gröna områden utgör kvinnor majoriteten (> 50 procent) av dagbefolkningen, medan män utgör majoriteten i de lila. De kvinnodominerade arbetsplatsernas koncentration till tätorter är ett mönster som återfinns även i Trollhättan. Trollhättans kommun är en LA-region ihop med Uddevalla för kvinnor men ingår som delregion i Göteborgs LA för män. Merparten av kollektivtrafiken med bäst utbud (turtäthet < 10 minuter) återfinns i tätorter där kvinnor är överrepresenterade i dagbefolkningen. (Det finns dock regionlinjer med för buss och tåg med sämre turtäthet, men som har en högre medelhastighet än stadsbussar med högre turtäthet.)

Exemplet Trollhättan illustrerar att de geografiska områden där män dominerar dagbefolkningen erbjuder sämre utbud av kollektivtrafik, i fråga om turtäthet och linjetäckning. Andra tätorter i Västra Götaland uppvisar liknande mönster.



**Figur 9 Kollektivtrafikutbud jämfört med placeringen av kvinno- och mansdominerade arbetsplatser i Trollhättan med omnejd**

### Varför skiljer sig utbudet av kollektivtrafik till kvinnors och mäns arbetsplatser?

De geografiska skillnaderna gällande kvinnors och mäns arbetsplatsernas placering och koncentration utgör delvis en återspeglning av vilka branscher som är kvinno- respektive mansdominerade. Det finns i detta sammanhang en tidsmässig dimension av arbetsmarknaden och kollektivtrafiken som bör nämnas, och som inte fångas i denna analys. Arbetstidernas spridning över dygnet och deras (o-)regelbundenhet på vecko- och månadsbasis skiljer sig mellan branscher och anställningsformer. (I Kollektivtrafikbarometern för Västra Götaland är kvinnor överrepresenterade i den grupp som arbetar udda och varierande tider.) Kollektivtrafikens utbud (turtäthet) över dygnet och veckan varierar också mycket. Som exempel kan ett centralt placerat

äldreboende i en större tätort ha god tillgänglighet med kollektivtrafik under dagen, men för nattarbetande anställda är turtätheten betydligt sämre. Det är därmed viktigt att ta hänsyn till både geografiska och tidsmässiga aspekter när man undersöker kollektivtrafikens utbud till arbetsplatser. I analysen ovan användes morgonrusningstiden för att representera utbudet. Andra tidsperioder kan inkluderas för att åskådliggöra hur utbudet varierar över dygnet och veckan, för att på så sätt förstå utbudet för de som arbetar udda tider och deltid.<sup>46</sup>

Det kan också finnas en så kallad själv-selektionseffekt, att kvinnor i större utsträckning väljer arbetsplatser med en viss nivå av kollektivtrafikutbud eller att kvinnor med sämre mobilitetsresurser är hänvisade till arbetsplatser med tillräckligt utbud mellan bostaden och arbetsplatsen.<sup>47</sup> Kollektivtrafiksystemets kvalitet och utbud kan därmed påverka vilka grupper som "kan" arbeta på olika arbetsplatser.<sup>48</sup> Det kan inte antas att alla har samma tillgänglighet till en given arbetsplats, även om man råkar bo i samma bostadsområde.

## 6.4 Finns det skillnader i hur dagens pris- och zonstruktur påverkar kvinnor respektive män?

Tillgängligheten till arbetsmarknaden med kollektivtrafik påverkas inte bara av utbudet, utan också av resors pris per tillfälle eller månad. I figur 10 åskådliggörs hur Västtrafiks tre taxezoner<sup>49</sup> (A, B och C) korresponderar med de lokala arbetsmarknader för kvinnor och män som analyseras i kapitel 6.1-6.3. Kartorna återspeglar de olika reslängder som kvinnors och mäns arbetspendling innehar. Då mäns lokala arbetsmarknader är geografiskt större (bland annat Göteborgs LA) innebär mäns kollektivtrafikpendling resor över en zongräns med högre biljettpris som följd. Dock görs mäns pendlingsresor i större utsträckning med bil. Fler av kvinnors lokala arbetsmarknader ligger å andra sidan inom en enskild taxezon; dock ingår både zon A och B i Göteborgs LA även för kvinnor.

Det faktum att kvinnor i större utsträckning använder och är beroende av kollektivtrafik, samt arbetar deltid och det inom kvinnodominerande yrken med lägre löner gör sammantaget att biljettpriset har större betydelse för kvinnor. Taxan för månadskort och enkelbiljetter kan upplevas hög vilket gör att vissa resor inte blir av.<sup>50</sup> Vidare kan anställningsformer med varierande scheman göra att enkelbiljetter används i högre grad, vilket fördyrar reskostnaden per månad.<sup>51</sup> Sammanfattningsvis är den övergripande slutsatsen att priskänsligheten inom en zon i genomsnitt är större hos kvinnor, men zonindelningen korresponderar något sämre med mäns pendlingsmönster. Detta kan ha betydelse både för de som redan idag pendlar kollektivt och de som skulle kunna börja använda kollektivtrafik för sitt vardagliga resande.

<sup>46</sup> Ryan, J., Pereira, R. H., & Andersson, M. (2023). Accessibility and space-time differences in when and how different groups (choose to) travel. *Journal of Transport Geography*, 111, 103665.

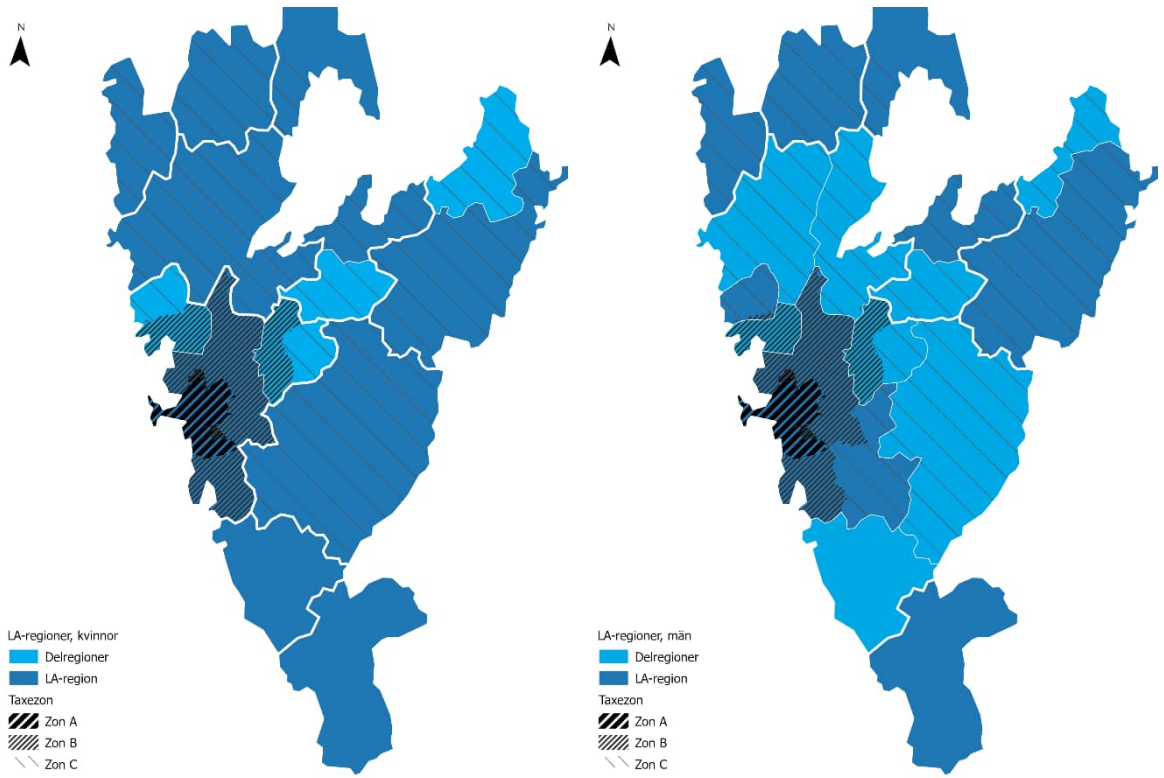
<sup>47</sup> Erik, E., Solá, A. G., & Larsson, A. (2012). Featured graphic. Spatial inequality and workplace accessibility: the case of a major hospital in Göteborg, Sweden. *Environment and Planning A*, 44(10), 2295-2297.

<sup>48</sup> Dobbs, L. (2007). Stuck in the slow lane: Reconceptualizing the links between gender, transport and employment. *Gender, Work & Organization*, 14(2), 85-108.

<sup>49</sup> Kartorna redovisar ej så kallade omlottzoner.

<sup>50</sup> Lindkvist, C. (2024). Gendered mobility strategies and challenges to sustainable travel—patriarchal norms controlling women's everyday transportation. *Frontiers in Sustainable Cities*, 6, 1367238

<sup>51</sup> Bondemark, A., Andersson, H., Wretstrand, A., & Brundell-Frej, K. (2021). Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. *Transportation*, 48(5), 2709-2734.



Figur 10 Västtrafiks taxezonsgränser kombinerade med kvinnors och mäns respektive LA-regioner

## 7. Hur arbetar Västra Götalandsregionen med jämställdhet i kollektivtrafikplaneringen?

### 7.1 Hur arbetar regionerna med jämställdhet i kollektivtrafikplaneringen?

Endast sju av de totalt 21 tillfrågade regionala kollektivtrafikmyndigheterna har i en undersökning<sup>52</sup> uppgett att de har jämställdhet som ett uppsatt mål i trafikförsörjningsprogrammet. Av de inkomna svaren framkommer att samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter utom en har en jämn könsfördelning bland tjänstepersoner som arbetar med framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet. Gällande jämställd representation i samband med dialog med allmänheten sjunker motsvarande siffra till nio av sexton då sex regioner inte vet om de arbetar med jämn könsfördelning i dialoger. När det gäller attityder, värderingar och vanor avseende transport och resande hos män och kvinnor anger majoriteten att de arbetar med frågan.

Av fritextsvaren framkommer att data samlas in via Kollektivtrafikbarometern, andra resvaneundersökningar och i resandeuppföljningar som genomförs på månadsbasis för att undersöka attityder, värderingar och vanor hos kvinnor och män. Enstaka regioner uppger att de konstaterar hur det ligger till när det gäller resvanor, men att de inte använder kunskapen i planering och prioritering. Många regioner arbetar med barnperspektiv men ser gruppen som homogen och delar inte upp den på kön, men merparten svarande regionerna uppger att de reflekterar över normer som styr transportplaneringen.

#### *Betydelsen av normer, inflytande och makt*

Transportplanering har en låg representation av kvinnor i jämförelse med andra sektorer. I regionala organisationer är det 30 till 35 procent kvinnor. Jämställd representation kan vara ett sätt att utveckla jämställdhetsarbetet.<sup>53</sup> Även om andelen kvinnor generellt är låg inom transportplanering arbetar fler kvinnor inom transportplanering än tidigare. Trots det är normerna, standarderna och de institutionella förhållandena desamma vilket innebär att även normer behöver lyftas.<sup>54</sup> Kvinnor är precis som män skolade i samma normsystem och kan ha lika lite kunskap om jämställdhet. Jämställd representation innebär inte att taltid, inflytande och makt fördelas jämnt mellan könen. Normer, inflytande och makt har större påverkan på planeringens utfall än könstillhörighet.<sup>55</sup> Då kvinnor och män delvis har olika vardagslivserfarenheter är det viktigt att det ska finnas en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.

I Västra Götalands regionstyrelse är 17 av 30 ledamöter/ersättare kvinnor, i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden är tio av 30 kvinnor och i Västtrafik är sju av 19 kvinnor.

<sup>52</sup> Nyberg, J., Dymén, C., Mårtensson, M., Lund, E., & Dahlholm, O (2023) *På väg mot ett jämställt transportsystem? Analysrapport 2023*. Nätverket Jämställdhet i transportsektorn

<sup>53</sup> Hiselius, L. W., Rosqvist, L. S., Kronsell, A., & Dymén, C. (2019). *Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling*. K2 Outreach 2019:3

<sup>54</sup> Joelsson och Lindkvist Scholten (2019)

<sup>55</sup> Joelsson och Scholten Lindkvist (2019) The political in transportation and mobility: Toward a feminist analysis of everyday mobility and transport planning S. 1-22; Kronsell et al. (2016).

## 7.2 Hur arbetar Västra Götalandsregionen och Västtrafik med jämställdhet i kollektivtrafikplaneringen?

### *Jämställdhet i Västra Götalandsregionens nuvarande strategidokument*

Kvinnor nämns som en grupp som oftare är beroende av kollektivtrafik för sin resa. I trafikförsörjningsprogrammet nämns några prioriterade åtgärder som ska bidra till jämlika förutsättningar i kollektivtrafiken som att utveckla arbetet med sociala analyser, utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete samt utveckla dialog med invånare med fokus på barn och unga.

I trafikförsörjningsprogrammet är fokuset framför allt på jämlikhet generellt; jämställdhet nämns inte särskilt. Dock ingår jämställdhet som en del av jämlikhetsbegreppet. Som en del av trafikförsörjningsprogrammet finns Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Planen konkretiserar hur trafikförsörjningsprogrammets målområde om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika villkor i Västra Götaland ska nås. I den konstateras att det finns ett utvecklingsbehov vad gäller sociala analyser, att jämställdhetsperspektiv behöver stärkas och integreras bättre i planeringsprocessen.

### *Bedömning av jämställdhetshänsyn i Västtrafiks förstudier*

Västtrafiks förstudier som görs inför upphandlingsförfarande har använts som material för att undersöka hur jämställdhet kommer till uttryck och används i kollektivtrafikplaneringen; en genomgång har gjorts av ett tiotal av Västtrafiks förstudier framtagna under 2020-talet.<sup>56</sup>

Den övergripande bilden är att förstudierna är inkonsekventa i beskrivningen om en social konsekvensanalys (inklusive gällande jämställdhet) har gjorts. Några av dokumenten har en utvecklad beskrivning av sociala analyser men med fokus på andra gruppindelningar än kvinnor och män – oftast barn och äldre. Enbart i ett par fall har jämställdhetsperspektivet lyfts i varierande utsträckning. Totalt nämns kvinnor och män i någon som helst utsträckning i sex av tio förstudier. Det varierar allt ifrån att man har en längre skrivning om vilket underlag som behövs i en analys av jämställdhet, till ett omnämnande som "Särskilt äldre kvinnor har lägre körkorts- och bilinnehav." De sociala analyserna i förstudierna används till synes utan någon klar systematik och det är inte tydligt varför vissa grupp-kategorier (som kön eller ålder) har valts ut.

Förstudien för Borås, som exempel, behandlar jämställdhet och mäns och kvinnors resande där diagram över deras resande presenteras och en diskussion förs. I den dras dock ingen slutsats om potentiella åtgärder eller slutsatser att agera och planera utifrån. Begreppet jämställdhet används inte heller i dokument. I förstudien för Skaraborg lyfts jämställdhetsperspektivet som ett målområde. Där ingår indikatorer som arbetsplatsområden, målpunkter och fritidsanläggningar med övervägande kvinnliga anställda. I den använda indata separeras jämställdhet från jämlikhet, men i resultatredovisningen förs de samman – och jämställdhetsindikatorerna omnämns inte i detta sammanhang.

Genomgången visar sammanfattningsvis att den sociala konsekvensanalys som görs inom ramen för respektive förstudiearbete kan ha påverkat förslaget till trafikering och andra åtgärder, men det lyser inte alltid igenom i förstudierapporterna. Då förhållningssättet i förstudierna skiljer sig kan det innebära att det inte finns tillräckligt metodstöd och rutiner för hur jämställdhet ska integreras. Det kan dock ha gjorts överväganden och tagits beslut med hänsyn till jämställdhet som inte framgår eller beskrivs i rapporterna. Sociala konsekvensanalyser görs sedan 2019 inom ramen för arbetet med förstudier, men det framgår inte alltid om och hur jämställdhet i praktiken tas i beaktande.

<sup>56</sup> Förstudierna för trafikeringssområdena Alingsås, Borås, Lerum, Mellersta Bohuslän, Orust, Skaraborg, Södra skärgården, Tjörn och Uddevalla

## 8. Identifierade jämställdhetsutmaningar för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Detta kapitel sammanfattar och syntetiserar det material och de rön som redovisats i föregående kapitel (3-7). Föreslagna åtgärder i kapitel 9 utgår från dessa identifierade problem och utmaningar. Utmaningarna handlar huvudsakligen om fyra typer av skillnader mellan kvinnor och män på gruppnivå med avseende på kollektivtrafik: i) olika förutsättningar (mobilitetsresurser) att kunna utföra vardagsresor; ii) delvis olika resvanor vad gäller färdmedelsfördelning, ärenden och geografiska målpunkter; iii) kollektivtrafikens förmåga att erbjuda tillgänglighet till deras vardagsaktiviteter (särskilt arbetsplatser); och iv) påverkan och anpassningsstrategier till följd av olika faktorer förknippade med kollektivtrafikresande (exv. otrygghet, tidspress, ansvar för andra). Det ska understrykas att dessa skillnader avser de genomsnittliga och ibland är de relativt små och ibland relativt stora, men de kan bli påtagligare bland enskilda grupper av kvinnor och män och i specifika livsfaser eller vardagssituationer.

Vidare påverkas alla dessa aspekter av kollektivtrafikplaneringens förmåga att hantera och inkludera jämställdhet i planeringsprocessen.

- **Kvinnor och män i Västra Götaland har olika ekonomiska förutsättningar att använda kollektivtrafik och andra färdmedel.** Kvinnor har lägre medelinkomst och därmed sämre möjligheter att bekosta vardagsresor. Män har i större utsträckning möjlighet att arbeta hemma medan kvinnor i högre utsträckning arbetar udda arbetstider. Det kan därutöver, enligt forskning, finnas skillnader inom hushåll som inte framgår med hjälp av gängse resvaneundersökningar, exempelvis hur hushåll med bil fördelar biltillgången och -resandet mellan hushållsmedlemmar.<sup>57</sup>
- **Kvinnor vill i större utsträckning resa kollektivt, men deras kollektivtrafikresor är samtidigt mer sällan ett faktiskt färdmedelsval.** Skillnader i resvanor mellan kvinnor och män beror av både strukturella och subjektiva faktorer. Kvinnors lägre inkomster och sämre tillgång till bil gör dem mer hänvisade till kollektivtrafik och färdmedelsvalet utgör därmed i lägre grad ett faktiskt val. Det faktum att kvinnor i högre utsträckning använder kollektivtrafik kan för vissa grupper eller i vissa situationer bero på att kollektivtrafik är det färdmedel man föredrar, för andra att det helt enkelt är det enda rimliga alternativet.
- **Kvinnor i Västra Götaland använder i högre grad kollektivtrafik för sina resor till arbete, service och andra destinationer än män gör.** Kvinnor genomför i storleksordningen (minst) 25-30 procent fler resor med kollektivtrafik. Detta mönster går igen inom olika ålders- och inkomstgrupper. Kvinnor med låga inkomster reser mest med kollektivtrafik.
- **Kvinnor saknar oftare alternativ till kollektivtrafik, trots att deras resmönster ofta är mer komplexa än mäns.** Kvinnor utför i genomsnitt fler ärenden per resa och reser oftare tillsammans med andra. Detta beror framför allt på att kvinnor hämtar och lämnar barn vid förskola i betydligt större utsträckning. Dock är bilen det dominerande färdmedlet för båda könen oavsett ärende. För hela gruppen omsorgsresor är exempelvis andelen bilresor 70 procent eller mer för både kvinnor och män.
- **Kollektivtrafiken i Västra Götaland ger kvinnor och män olika tillgänglighet till sina arbetsplatser.** Kvinnor och män i Västra Götaland har olika lokala arbetsmarknadsregioner, vilka erbjuder olika utbud av kollektivtrafik. Deras pendlingsmönster skiljer sig åt i fråga om avstånd och färdmedelsval: män pendlar längre avstånd och gör det oftare med bil. Män i Västra Götaland har i genomsnitt sämre kollektivtrafikutbud till sina arbetsplatser, vilka i större utsträckning är perifert placerade i tätorter eller i glesbygd. Å andra sidan använder

<sup>57</sup> Tiikkaja, H., & Liimatainen, H. (2021). Car access and travel behaviour among men and women in car deficient households with children. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 10, 100367.

män bil i större utsträckning för att ta sig till arbete. Dessutom har kvinnor i Västra Götaland i genomsnitt något sämre mobilitetsresurser i form av lägre inkomst och sämre tillgång till bil. De kan bli hänvisade till arbetsplatser med tillräcklig kollektivtrafikering mellan bostaden och arbetsplatsen. Kollektivtrafiksystemets kvalitet och utbud kan därmed påverka vilka grupper som "kan" arbeta på olika arbetsplatser. – och därmed riskera att vara utestängda från delar av arbetsmarknaden.

- **Kvinnors otrygghet kan leda till anpassade resor, tider och färdvägar.** Kvinnor gör i större utsträckning anpassningar vad gäller tidpunkter, färdvägar, resor, aktiviteter, arbetsplats utifrån andras behov och utifrån tankar om den personliga säkerheten.
- **Jämställdhet är inte en integrerad del av kollektivtrafikplaneringen i Västra Götalandsregionen.** I trafikförsörjningsprogrammet tas jämlikhet upp generellt, men jämställdhet nämns inte särskilt som en del. Som en del av trafikförsörjningsprogrammet finns Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Planen konkretiserar hur trafikförsörjningsprogrammets målområde om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika villkor i Västra Götaland ska nås. I den konstateras att det finns ett utvecklingsbehov vad gäller sociala analyser, att jämställdhetsperspektiv behöver stärkas och integreras bättre i planeringsprocessen. Bedömningen i kapitel 7 är att jämställdhet inte är tydligt integrerat i regionens styrdokument och förstudier. Regionens budget har dock i flera delar ett jämställdhetsperspektiv, både om tillgängligheten till kollektivtrafik och vad gäller taxa. Utmaningen är att också redovisa behoven och konsekvenserna för kvinnor respektive män.

## 9. Åtgärder för ökad jämställdhet i kollektivtrafiken i Västra Götaland

### 9.1 Kollektivtrafikåtgärders syfte och roll i ett jämställdhetshänseende

För en mer jämställd kollektivtrafik i Västra Götaland krävs åtgärder på olika nivåer och i olika skeden. Ju tidigare i planeringsprocessen som ett jämställdhetsmedvetet förhållningssätt implementeras desto större effekt ger det. Det är viktigt att arbeta med en kombination av åtgärder för att få en större effekt. Det är också angeläget att åtgärder genomförs systematiskt och långsiktigt och inte som enskilda projekt.

#### *Kompensation, komplettering och kvalitet*

I ljuset av de fyra huvudsakliga aspekterna i kapitel 8 ovan är kollektivtrafikens roll som policyinstrument framför allt att *kompensera* för skilda förutsättningar, att *komplettera* brister i trafikeringen och utbudet som drabbar kvinnor och män olika mycket och att erbjuda högre *kvalitet* i det befintliga utbud som redan används och finns att tillgå. Kollektivtrafikplaneringen kan aldrig fullt ut kompensera, komplettera och kvalitetshöja konstaterade skillnader mellan kvinnor och män – det fordrar policies och insatser inom ett antal politikområden – men det bör eftersträvas att minimera omotiverade skillnader i transportsystemet. Vidare ska en jämställd kollektivtrafik inte ses som ett mål i sig utan som ett sätt att möjliggöra att både kvinnor och män erbjuds tillgänglighet till vardags- och fritidsaktiviteter oavsett mobilitetsresurser och förutsättningar. Dessutom ska jämställd kollektivtrafik balanseras med andra aspekter och mål inom kollektivtrafikplanering så som marknadsandel, ekologisk hållbarhet och regional tillgänglighet.

### 9.2 Åtgärdsområden och tillhörande förslag

De föreslagna åtgärdsområdena – särskilt de planerings- och trafikeringsorienterade – syftar till att kompensera, komplettera och att erbjuda högre kvalitet inom kollektivtrafiken. Åtgärdsområdena beskrivs och konkretiseras nedan och deras bedömda bidrag till utmaningarna och till jämställdhetsrelevanta mål<sup>58</sup> (enligt kapitel 2) redovisas kort.

Åtgärdsområdena och deras ingående förslag baseras på litteraturstudier, analysen av res- och pendlingsvanor och runda bords-samtalet med planerare och forskare som arrangerades 7 november 2025 på Västra Götalandsregionen i Göteborg. Åtgärdena har inte kostnadsbedömts och det har inte heller bedömts huruvida de står i konflikt med andra åtgärder och mål (exv. kollektivtrafikens marknadsandel). De kan också vara olika tillämpbara i olika delar av Västra Götaland.

#### *Planering för hela resan, hela dagen, hela veckan och hela livet*

Detta åtgärdsområde adresserar behovet av en kollektivtrafik som kopplar ihop flera av vardagens aktiviteter och platser – utöver bostad, utbildnings- och arbetsplats – och en kollektivtrafik som passar för flera av vardagens eventualiteter och flera av livets faser. I syfte att förenkla för resenärer (både kvinnor och män) att kombinera flera ärenden inom samma resa (reskedja) bör kollektivtrafikplaneringen ytterligare integreras med övrig samhällsplanering. Hållplatsers omedelbara närhet bör i än större utsträckning innehålla exempelvis service, handel, förskola, idrotts- och fritidsanläggningar och andra vardagsdestinationer. Det bedöms göra det enklare att använda kollektivtrafik för fler ärenden (*kompensera*) och samtidigt göra hållplatsområden till

<sup>58</sup> Faith-Ell, C., & Levin, L. (2021) *Jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i transport- och infrastrukturplanering*. I Levin & Gil Solá (2021). *Socialt hållbar transportplanering*, sid 223–245.

platser med ökad social kontroll och trygghet till gagn för de som väntar och byter inom kollektivtrafiken (*kvalitet*).

Åtgärder för att möjliggöra en ökad trygghet gynnas ofta av samarbete med andra aktörer som Jernhusen och kommunerna. Exempel på sådana är placering av hållplats i relation till omgivningen, målpunkter, platser och belysning längs gång- och cykelvägar till och från hållplatser. En annan trygghetsåtgärd är att under mörka tiden på dygnet erbjuda möjlighet att stiga av bussen mellan hållplatser nära hemmet.

- **Adresserar utmaning:** Kvinnor i Västra Götaland använder i högre grad kollektivtrafik för sina resor till arbete, service och andra destinationer än män gör.
- **Adresserar utmaning:** Kvinnor saknar oftare alternativ till kollektivtrafik, trots att deras resmönster ofta är mer komplexa än mäns.
- **Adresserar utmaning:** Kvinnors otrygghet kan leda till anpassade resor, tider och färdvägar.
- **Bidrar till mål:** *Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.*
- **Bidrar till mål:** *Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.*
- **Bidrar till mål:** *Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.*

### *Ett kollektivtrafik- och mobilitetsutbud för arbetsmarknadens geografi och arbetstider*

Vid framtagande av tidtabeller bör hänsyn tas till att kvinnor i högre utsträckning än män arbetar deltid och udda arbetstider. Tidtabeller kan behöva ses över utifrån vilka stora arbetsplatser som olika linjer trafikerar. Om en linje betjänar ett arbetsplatsområde med skiftarbete bör det finnas ett tillräckligt utbud under perioden för skiftbyte. Vidare bör det utredas hur övergången till sommartidtabell påverkar tillgängligheten till arbetsplatser för kvinnor och män. Denna kan exempelvis anpassas så att det fortfarande finns en tillräcklig turtäthet för de som arbetar över sommaren, exempelvis i vårdröken. Liknande utvärderingar kan göras för effekten av helgers minskade utbud.

Kollektivtrafikutbudet kan behöva ses över i syfte att bättre tjäna perifert placerade arbetsplatser (med hög andel män). Mobility as a service-åtgärder (Maas) och tjänster för kombinationsresande med cykel kan komplettera utbudet där reguljär kollektivtrafik inte är motiverat.

I de fall där olika trafikeringsåtgärder konkurrerar om samma resurser och finansiella medel – exempelvis ökad geografisk täckning vs. förbättrad turtäthet helger och sommartid – bör det kunna göras avvägningar mellan konsekvenser för kvinnors respektive mäns tillgänglighet.

- **Adresserar utmaning:** Kvinnor vill i större utsträckning resa kollektivt, men deras kollektivtrafikresor är samtidigt mer sällan ett faktiskt färdmedelsval.
- **Adresserar utmaning:** Kollektivtrafiken i Västra Götaland ger kvinnor och män olika tillgänglighet till sina arbetsplatser.
- **Bidrar till mål:** *Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.*

### *Taxesystem*

Då kvinnor har lägre medelinkomst än män och är mer hänvisade till kollektivtrafik är det angeläget att taxan inte hindrar grupper från att utföra de vardagsresor de behöver. Män reser generellt längre än kvinnor och kan då passera fler zoner vilket kan göra det angeläget att se över zonindelningen så att den i högre grad överensstämmer med arbetsmarknadsregionerna. Även kvinnor som pendlar med kollektivtrafik skulle ha nytta av detta.

Taxan och zonindelningen för kollektivtrafiken bör utvärderas med ett jämställdhetsperspektiv, både vad gäller engångsbiljett och periodkort. Det kan innebära att utvärdera potentialen för avståndsbaseade taxor alternativt för ett enhetligt taxupplägg.

- **Adresserar utmaning:** Kvinnor och män i Västra Götaland har olika ekonomiska förutsättningar att använda kollektivtrafik och andra färdmedel.
- **Adresserar utmaning:** Kvinnor vill i större utsträckning resa kollektivt, men deras kollektivtrafikresor är samtidigt mer sällan ett faktiskt färdmedelsval.

### *Jämställdhet i policydokument och underlag*

Regionens styrande dokument är centrala för att integrera jämställdhet i verksamheten. Regionfullmäktiges budget tillsammans med Trafikförsörjningsprogrammet är de övergripande styrdokumenterna för kollektivtrafikens utveckling i länet. I budgeten finns ett jämställdhetsperspektiv i flera delar som till exempel vad gäller tillgängligheten till kollektivtrafik och vad gäller taxan. Som underlag för beslut om budget bör en analys finnas om dess påverkan på kvinnor respektive män.

För att jämställdhet ska genomsyra verksamheten behöver styrdokument och strategiska dokument innehålla jämställdhetsperspektiv. I samband med framtagande eller revidering av styrdokument bör detta säkerställas i form av exempelvis statistik och konsekvensbedömningar uppdelad med avseende på kön. Västra Götalandsregionen gör exempelvis sociala konsekvensanalyser i samband med framtagandet förstudier. För att synliggöra kön i dessa och andra underlag är det viktigt med data, dialog för att få kunskap om kvinnor och män, analys av hur olika åtgärder påverkar kvinnor respektive män samt förslag till åtgärder.

- **Adresserar utmaning:** Jämställdhet är inte en integrerad del av kollektivtrafikplaneringen i Västra Götalandsregionen.
- **Bidrar till mål:** *Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov (Det nationella transportpolitiska funktionsmålet).*

### *Makt och inflytande*

Vad som ska finansieras, av vem och på vilket sätt är i grunden en fråga om värderingar, makt och inflytande.<sup>59</sup> Då kvinnor och män som grupper till viss del har olika vardagslivserfarenheter och värderingar är det viktigt med en jämställd representation mellan kvinnor och män på olika nivåer både vad gäller politiker och tjänstepersoner för att tillvarata olika perspektiv. Det finns även en betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet. I infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden och i Västtrafiks styrelse bör representationen mellan kvinnor och män på längre sikt bli jämn, det vill säga 40-60 procent bör utgöra kvinnor. Det är inte något som i sig är tillräckligt för att erhålla en jämställd kollektivtrafikplanering, det har också betydelse vilka normer som är dominerande och vilken kunskap och medvetenhet som finns om jämställdhet.

Vad gäller utveckling av dialog med allmänheten är det angeläget att involvera flera olika grupper, och då framför allt underrepresenterade sådana som barn, unga vuxna, äldre, personer med funktionsnedsättningar, personer med annat modersmål än svenska och låg socioekonomi. Dessa grupper är tillsammans med kvinnor i större utsträckning hänvisade till kollektivtrafik och kan ställa särskilda krav på den.

- **Adresserar utmaning:** Jämställdhet är inte en integrerad del av kollektivtrafikplaneringen i Västra Götalandsregionen.
- **Bidrar till mål:** *Det ska finnas en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.*

<sup>59</sup> Portinson Hylander, J., & Hultén, J. (2022). *Kollektivtrafikens organisering och finansiering: en kunskapsöversikt*. K2-Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

- **Bidrar till mål:** *Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov (Det nationella transportpolitiska funktionsmålet).*

### *Kunskapsuppbyggnad- och användning*

För att kunna utveckla en jämställd kollektivtrafik krävs kunskap om jämställdhet och om kvinnors och mäns resande, vardagsliv, erfarenheter och värderingar. Denna kunskap kan byggas upp med utbildningar, workshops för politiker och tjänstepersoner, dialoger med allmänheten, utvecklade resvaneundersökningar och djupintervjuer med resenärer.

För att transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning, arbete och personlig utveckling samt jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete är det viktigt att fördjupa kunskapen och jämställdhetsanalysen. Då behöver både kvinnor och män ges möjlighet att delta i undersökningar, intervjuer och samråd.

Det finns genom resvaneundersökningarna en god bild över kvinnors och mäns resvanor. Det skulle behövas mer material om användares resor och vardagsaktiviteter och (kvalitativ) kunskap om hur kvinnor och män upplever att använda kollektivtrafik. Här behöver kvinnor och män i olika åldrar och med olika socio-ekonomisk bakgrund intervjuas. Det behövs också kunskap huruvida transportsystemet hindrar resor från att genomföras och hur kollektivtrafiken kan utvecklas för att tillfredsställa nya resbehov.

- Adresserar samtliga utmaningar ovan.

---

## Referenser

---

- Bera Sharma, R., Sprei, F., & Farooz Marazi, N. (2025). Identifying priority areas for public transport service improvement: experiences from Gothenburg city. *Transportation Planning and Technology*, 1-34.
- Bondemark, A., Andersson, H., Wretstrand, A., & Brundell-Freij, K. (2021). Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. *Transportation*, 48(5), 2709-2734.
- Carver, A., & Veitch, J. (2020). Perceptions and patronage of public transport—are women different from men?. *Journal of Transport & Health*, 19, 100955.
- Craig, L., & Van Tienoven, T. P. (2019). Gender, mobility and parental shares of daily travel with and for children: a cross-national time use comparison. *Journal of Transport Geography*, 76, 93-102.
- D'Agostino, C., Piva, E., Pucci, P., & Rossi, C. (2024). A systematic literature review on women's daily mobility in the Global North. *Transport Reviews*, 44(5), 1016-1044.
- Dobbs, L. (2007). Stuck in the slow lane: Reconceptualizing the links between gender, transport and employment. *Gender, Work & Organization*, 14(2), 85-108.
- Dymén, C. (2014). *Engendering Spatial Planning: A Gender Perspective on Municipal Climate Change Response* (Doctoral dissertation, KTH Royal Institute of Technology).
- Elldér, E., Solá, A. G., & Larsson, A. (2012). Featured graphic. Spatial inequality and workplace accessibility: the case of a major hospital in Göteborg, Sweden. *Environment and Planning A*, 44(10), 2295-2297.
- Faith-Ell, C., & Levin, L. (2021) *Jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i transport- och infrastrukturplanering*. I Levin & Gil Solá (2021). *Socialt hållbar transportplanering*, sid 223–245.
- Frändberg, L., & Vilhelmson, B. (2013). *Spatial, generational and gendered trends and trend-breaks in mobility*. In *Handbook of sustainable travel* (pp. 15-32). Dordrecht: Springer Netherlands.
- Glazener, A., Sanchez, K., Ramani, T., Zietsman, J., Nieuwenhuijsen, M. J., Mindell, J. S., ... & Khreis, H. (2021). Fourteen pathways between urban transportation and health: A conceptual model and literature review. *Journal of transport & health*, 21, 101070.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23.
- Havet, N., Bayart, C., & Bonnel, P. (2021). Why do gender differences in daily mobility behaviours persist among workers?. *Transportation research part A: Policy and practice*, 145, 34-48.
- Joelsson, T., & Scholten, C. L. (2019). The political in transport and mobility: Towards a feminist analysis of everyday mobility and transport planning. In *Integrating gender into transport planning: From one to many tracks* (pp. 1-22). Cham: Springer International Publishing.
- Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. *International journal of sustainable transportation*, 10(8), 703-711.
- Jämställdhetsmyndigheten (2023). *Analys av den könssegregerade arbetsmarknaden. Underlagsrapport 2023:8*.

Kawgan-Kagan, I. (2020). Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, 100236.

Svensk Kollektivtrafik (2022, 2023). *Kollektivtrafikbarometern*

Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2019). *Masculinities and Femininities in sustainable transport policy. A focus on Swedish municipalities.*

Liao, Y., Gil, J., Yeh, S., Pereira, R. H., & Alessandretti, L. (2025). The effect of limited mobility on the experienced segregation of foreign-born minorities. *npj Sustainable Mobility and Transport*, 2(1), 29.

Lindkvist, C. (2024). Gendered mobility strategies and challenges to sustainable travel—patriarchal norms controlling women's everyday transportation. *Frontiers in Sustainable Cities*, 6, 1367238

Lång, E., & Börjesson, M. (2025). Gender differences in commuting distance: A temporal analysis of changes and (Un) explained gaps. *Research in Transportation Economics*, 112, 101597.

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

Portinson Hylander, J., & Hultén, J. (2022). *Kollektivtrafikens organisering och finansiering: en kunskapsöversikt.* K2-Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Ravensbergen, L., Fournier, J., & El-Generdy, A. (2023). Exploratory analysis of mobility of care in Montreal, Canada. *Transportation Research Record*, 2677(1), 1499-1509.

Ryan, J., Pereira, R. H., & Andersson, M. (2023). Accessibility and space-time differences in when and how different groups (choose to) travel. *Journal of Transport Geography*, 111, 103665.

Ryan, J., Vitrano, C., & Martens, K. (2025). Examining the links between public transport provision, suppressed travel and (in) sufficient accessibility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 146, 104883.

SCB (2021). *En fråga om tid. En studie av tidsanvändningen hos kvinnor och män 2021.*

Soukhov, A., Mooney, N., & Ravensbergen, L. (2025). Exploring mobility of care with measures of accessibility. *Journal of Transport Geography*, 123, 104050.

Stjernborg, V. (2024). Triggers for feelings of insecurity and perceptions of safety in relation to public transport; the experiences of young and active travellers. *Applied Mobilities*, 1-21.

Tiikkaja, H., & Liimatainen, H. (2021). Car access and travel behaviour among men and women in car deficient households with children. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 10, 100367.

Tilleman, K. J., Chowdhury, S., & Henning, T. F. (2025). LGBTQI+ personal safety and security in public transport: a systematic literature review and practice-ready takeaways. *Transport Reviews*, 1-37.

Trafikanalys (2016). *Migration, invandring och framtida transportpolitik.* Rapport 2016:14.

Västra Götalandsregionen (2023). *Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige – 50 år av pendling och växande arbetsmarknader VGR Analys 2023:3.*

Västra Götalandsregionen (2025). [Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor](#)

Västra Götalandsregionen (2025), [Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 Beslutsversion](#)



Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Dymén, C., & Smidfelt Rosqvist, L. (2019). Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees. *Sustainability*, 11(17), 4728.

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

wsp

