

# Motion till riksdagen

1989/90:T234

av Viola Claesson m.fl. (vpk)

Kvinnors perspektiv på tätortstrafiken

---

Frågan om en fungerande kollektivtrafik är en viktig jämlikhetsfråga. En satsning på spårbunden trafik, som den vpk föreslår är en satsning på kvinnorna. Det handlar om kvinnornas större behov av fungerande persontrafik och det handlar om olika regioners överlevnad i relation till storstadskoncentrationen. I denna motion tar vi upp kvinnoperspektivet på storstads- och tätortstrafiken. När regeringen i februari presenterat sina förslag om den framtida regionalpolitiken m.m. återkommer vpk med ett kvinnoperspektiv på trafiken i glesbygd.

Biltrafiken är orsaken till storstädernas och tätorternas allvarligaste miljöproblem. Föroreningarna skadar både människor, natur och byggnader. Biltrafiken är också den mest framträdande källan till utsläpp. Med den ökande trafiken följer också fler olyckor, otrygga närmiljöer och det skapas barriärer som hindrar framkomligheten. Stora arealer, som nu går åt till vägar, skulle kunna användas för mer mänskliga ändamål.

Trafiken har olika konsekvenser för kvinnor och män. Kvinnor lägger mer tid på inköp, omsorg och sociala kontakter än män. Männen använder mer tid på sitt lönearbete. Stadens transportsystem är anpassat till att klara transporter till och från respektive i arbetet. Kvinnor har sämre tillgång till bil än män och därmed sämre transportmöjligheter.

– Hur ser fördelningen av problemen ut ?

– Är det så att de som har fördelarna också drabbas av bilismens negativa följder ?

Enligt bl.a. en norsk undersökning är männen i högre grad offer för bilolyckor (60–65%). Deras utsatthet är värst även mätt i antal körda kilometer. Men kvinnorna drabbas oftare som fotgängare, dvs. den svagaste av alla trafikantgrupper.

Luftföroreningarna innebär hälsorisker både i bostadsområden, på arbetsplatser och för dem som färdas i trafiken. Utifrån ett kvinnoperspektiv är det särskilt intressant att se på följderna i bostadsområdena. Kvinnor använder mer tid hemma än män. Dessutom bor storstädernas kvinnor på dålig ekonomi oftare i sämre eller starkt trafikerade områden än vad män gör. I sådana områden är det också fler kvinnor som drabbas av huvudvärk och luftvägssjukdomar. I ett undersökt bostadsområde i Oslo uppgav 57 % av kvinnorna – mot 43 % av männen – att de är rädda för långsiktiga verkningar på den egna hälsan.

Kvinnors omsorgsansvar betyder att de i högre grad än män inte bara är utsatta för följdverkningar som direkt drabbar dem själva, utan att de också drabbas av följderna för de personer de har omsorg för – speciellt barn. Många föräldrar – och speciellt mödrar – är ofta rädda när barnen färdas i trafiken.

Olika undersökningar tyder alltså på att dagens trafik av kvinnorna upplevs som en större påfrestning ur många aspekter. I ett transportsystem som först och främst tillrättalagts för bilismen, är det t ex farligare att färdas som fotgängare och cyklist.

Utvecklingen tyder på att kvinnor i ökad utsträckning skaffar bil, men det innebär inte automatiskt en större rättvisa mellan könen. En utbyggnad av kollektivtrafiken skulle öka städernas tillgänglighet även för kvinnor. Säkerheten skulle därmed öka för alla grupper.

Ovanstående är ett referat av uppgifter och slutsatser som förs fram i en mycket intressant norsk uppsats. Uppsatsen "Kvinneperspektiv på storbytrafikk" är en del av bakgrundsmaterialet till Storstadstrafikkommittén (STORK) betänkande SOU 1989:79.

En av de viktigaste frågor som uppsatsen lyfter fram är följande:

– Är det önskvärt att underlätta ökat bilanvändande bland kvinnor eller bör vi i stället ändra transportsystemet i annan riktning?

Frågan är lika angelägen i Sverige som i Norge.

Här har alla landets miljöintresserade grupper och enskilda haft viktiga insikter och krav som gäller en förändring av hela transportsystemet. Göteborgsområdet hör till landets mest föörenade. Där har bl a olika "luftvärn" bildats med Majornas Luftvärn som inspirationskälla. Där agerar kvinnor för att bryta igenom systemets och biltrafikens barriärer. Många har revolterat mot att barnen måste stängas in för att den svällande vägtrafiken gör luften farlig att andas. De kräver mer och bättre kollektivtrafik på bilismens bekostnad.

Låt oss med hjälp av två tabeller, lånade ur ovan refererade uppsats, visa vad som sker om alla reser som kvinnor, respektive om alla reser som män. Exemplet nedan utgår ifrån resemönstret inom Osloreionen, men skulle lika gärna kunna handla om exempelvis Göteborg:

*Om alla reser som kvinnor:*

- + 32% fler reser som cyklister eller är fotgängare
- + 18% fler kollektivreser
- + 52% fler reser som bilpassagerare
- 36% färre reser som bilförare

*Om alla reser som män:*

- 19% färre reser som cyklister eller är fotgängare
- 16% färre kollektivreser
- 46% färre reser som bilpassagerare
- + 31% fler reser som bilförare

De två exemplen visar dramatiska olikheter i var sin riktning. Men även om detta, som uppsatsen menar, är grova förenklingar där det inte tas hänsyn till att kvinnors resor i genomsnitt är något kortare än mäns, är det helt klart så att de två könen reseedvanor har helt skilda konsekvenser för samhället.

Männens resemönster, som det demonstreras ovan, ökar bilresandet med en tredjedel – det minskar kvinnornas resande i motsvarande grad. Utnytt-

jandet av bilens transportkapacitet är också dramatiskt olika i de två alternativen. Fler bilresor ökar utsläppen, föroreningarna, trängseln och trafikolyckorna. Alla kostnader som hör till dessa problem gör att det uppenbart ligger stora samhällsvinster dolda i det resemönster som präglar kvinnornas vardag.

Med hjälp av det norska materialet drar vi paralleller till svenska förhållanden. Vi får en bekräftelse på att det är kvinnorna som hållit kollektivtrafiken vid liv. Kvinnor och män använder transportsystemet på mycket olika sätt och har dessutom olika krav på det. Kvinnor gör fler inköps- och service-resor än män. Och, som SOU-materialet påpekar, ofta görs dessa resor med kollektiva färdmedel.

Kollektivtrafiksystemet är i första hand uppbyggt för att tillgodose arbetsresandet. Trots detta gör män ofta sina resor till och från arbetet med bil.

Men för att förebygga en situation där männens resevanor fått ett totalt genombrott i hela samhället och där många fler kvinnor än i dag är bilnehavare på massbilismens villkor måste utvecklingen vändas till något bättre och människovärdigare – NU ! Utvecklingen är inte ödesbunden som bilproducenter och motororganisationerna vill få befolkningen att tro.

I vpk är vi övertygade om att inget samhälle kan överleva med ambitionen att asfaltera bort vägtrafikens problem. Vi vet att det finns alternativ som med rätt strategi och perspektiv kan vända utvecklingen rätt. Varje år har vi skrivit riksdagsmotioner om trafiken i denna anda. Allt fler organisationer och enskilda utanför riksdagen har förslag som rimmar med våra.

I år upprepar vi kravet på att järnvägen skall utgöra bas i det stora landbaserade transportsystemet. Spårbunden trafik måste prioriteras på bilismens bekotnad. Vi föreslår en modernisering och kraftig upprustning av storstädernas och andra tätorters kollektivtrafik och att staten, som kommer att få nya intäkter genom en ny bensinskattehöjning och föreslagna avgifter, skall ta ett övergripande ansvar innan människor och natur kvävs av föroreningarna.

Vpk föreslår att riksdagen ger regeringen i uppdrag att initiera och stödja en folkbildningsinsats för att ur beskrivna kvinnoperspektiv klarlägga kollektivtrafikens betydelse samt bilismens skadeverkningar. Vi anser att den uppsats vi refererat till och som utgör ett utmärkt bakgrundsmaterial till betänkandet SOU 1989:79 bör översättas och användas som diskussionsunderlag i en bredare samhällsdebatt om tätortstrafiken. Som särtryck bör den förmedlas gratis till olika målgrupper. Lämpliga mottagare kan vara studieförbunden, kommunernas och landstingens trafikansvariga, jämställdhetsombud m.fl.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att ge regeringen i uppdrag att initiera och stödja en folkbildningsinsats med den i motionen nämnda inriktningen och med kvinnoperspektivet på transportsystemet,

2. att riksdagen beslutar att anslå 20 milj. kr. till genomförandet av folkbildningsinsatsen.

Mot. 1989/90  
T234

Stockholm den 24 januari 1990

*Viola Claesson (vpk)*

*Berith Eriksson (vpk)*

*Ylva Johansson (vpk)*

*Elisabeth Persson (vpk)*

*Annika Åhnberg (vpk)*

*Margó Ingvarðsson (vpk)*

*Maggi Mikaelsson (vpk)*

*Gudrun Schyman (vpk)*