



TRAFIKVERKET

Trängselskattens effekter på mäns och kvinnors resande i Göteborg

– en kvalitativ studie



Titel: Trängselskattens effekter på mäns och kvinnors resande i Göteborg – en kvalitativ studie
Publikationsnummer: 2011:041
ISBN: 978-91-7467-108-7
Utgivningsdatum: Mars 2011
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Alice Dahlstrand
Upphovsman: Jenny Källström, WSP:s projektledare
Dokumentansvarig: Susanne Planath
Layout: Trafikverket, Grafisk form
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Förord

Göteborgsområdets transportsystem kommer över de kommande åren att genomgå stora förändringar. Det västsvenska infrastrukturpaketet och det planerade systemet för trängselskatt kommer att påverka resorna och transportererna i regionen och medverka till att uppnå de transportpolitiska målen.

Denna rapport har genomförts för att belysa möjliga effekter på kvinnors och mäns resande till följd av det planerade trängselskattesystemet i Göteborg. Rapporten beskriver det planerade trängselskattesystemet, vad vi vet om resvanor och resmönster i Göteborg samt vilka erfarenheter som finns beträffande fördelningseffekter för män och kvinnor till följd av vägavgifter i andra städer. Mot bakgrund av detta beskrivs ett kvalitativt resonemang om vilka tänkbara effekter trängselskatten kan ha på mäns och kvinnors resande i Göteborg.

Rapporten syftar till att fungera som ett diskussionsunderlag.

Arbetet har genomförts av WSP på uppdrag av Trafikverket. Alice Dahlstrand har varit Trafikverkets projektledare och Jenny Källström har varit projektledare för medarbetarna på WSP.

Göteborg i mars 2011
Susanne Planath
Enhetschef
Trafikverket

Innehåll

RESULTAT I KORTHET	6
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Syfte och avgränsning	8
1.3 Mål och utmaningar med jämställdhet i transportplaneringen	9
2 TRÄNGSELSKATT I GÖTEBORG	11
2.1 Demografi och geografi	11
2.2 Trängselskattesystem Gul	14
2.3 Effekter av trängselskatten	15
2.4 Kollektivtrafiksatsningar	16
3 RESVANOR I GÖTEBORGSREGIONEN	17
3.1 Generella resmönster	17
3.2 Skillnader mellan mäns och kvinnors resande	21
3.3 Attityder i Göteborg	25
4 FÖRDELNINGSEFFEKTER FÖR MÄN OCH KVINNOR AV VÅGAVGIFTER I STÄDER	26
4.1 Vad avses med fördelningseffekter?	26
4.2 Internationella erfarenheter	27
4.3 Erfarenheter från Stockholmsförsöket	27
5 SAMMANFATTNING	30
5.1 Resmönster, anpassningsmöjligheter och attityder	31
5.2 Trängselskattens utformning, effekter och kompletterande åtgärder	32
5.3 Trafikverkets roll	34
6 DISKUSSION OCH SLUTSATSER	35
BILAGA 1: INITIALA ÅTGÄRDER	39
BILAGA 2: ATTITYDER I GÖTEBORG	40
REFERENSER	43

Resultat i korthet

Det transportpolitiska funktionsmålet omfattar att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Regeringen anger att jämställdhet i transportsystemet medverkar till ett jämställt samhälle.

På uppdrag av Trafikverket har WSP genomfört en kvalitativ studie om tänkbara effekter på mäns och kvinnors resande till följd av den planerade trängselskatten i Göteborg som införs inom ramen för det västsvenska paketet. Rapporten syftar till att utgöra ett diskussionsunderlag. Rapporten belyser huvudsakligen följande frågor:

1. Vad innebär det planerade trängselskattesystemet i Göteborg?
2. Vad vet vi om resvanor och resmönster i Göteborg?
3. Vilka erfarenheter finns om fördelningseffekter för män och kvinnor till följd av vägavgifter i andra städer?
4. Vilka tänkbara effekter på mäns och kvinnors resande kan uppstå till följd av trängselskatten i Göteborg?

Vad gäller den sistnämnda fråga 4 konstateras följande:

- ✓ Trängselsituationen i vägsystemet är mindre i Göteborg än Stockholm, vilket gör att de samhällsekonomiska nyttorna från trängselskattesystemet sammantaget kommer att bli mindre än i Stockholm. I Göteborg beräknas 50 procent av nyttorna härröra från minskad trängsel och 50 procent från förbättrad miljö. Bilister som betalar trängselskatt "förlorar" alltså i större grad än i Stockholm, eftersom restidsnyttorna är lägre. De samhällsekonomiska nyttorna i Göteborg kommer alltså sannolikt i större utsträckning att spridas mellan betalande och icke-betalande.
- ✓ I likhet med erfarenheterna från Stockholm kommer sannolikt män i större utsträckning än kvinnor att dels betala trängselskatt, dels förändra sitt resande från bil till andra färdmedel. Kvinnor har däremot ofta sämre anpassningsmöjligheter än män. Effekterna på mäns och kvinnors resande av trängselskatten kommer dock troligen inte vara lika stora som i Stockholm med anledning av det relativt begränsade kollektivtrafikutbudet i Göteborgsregionen. En betydande del av investeringarna i det västsvenska paketet ska emellertid gå till satsningar i kollektivtrafiken.
- ✓ Generellt anses att bilister som stannar kvar i vägtransportsystemet är de "förlorar" mest på trängselskatt, medan de bilister som byter färdmedel förlorar något mindre. Kollektivtrafikanter kan förlora något på grund av ökad trängsel i kollektivtrafiken, samtidigt som de får en samhällsekonomisk nettonytta om intäkterna av trängselskatten återförs till kollektivtrafiksystemet.

- ✓ Kvinnor som grupp, givet intäktsåterföring till kollektivtrafiken, "gynnas" troligen mer av trängselskatt än män. Orsaken är helt enkelt att kvinnor i mindre grad än män utnyttjar bilsystemet (där avgifterna betalas) medan de använder kollektivtrafiksystemet (där intäkterna återinvesteras) i högre grad än män.
- ✓ Om man i stället studerar fördelningseffekter inom respektive trafikantkategori blir däremot bilden en annan. Kvinnliga bilister är troligen mer "missgynnade" än manliga bilister eftersom kvinnor ofta har sämre anpassningsmöjligheter och lägre inkomster. I Göteborg kan det också tänkas att manliga kollektivtrafikanter är mer "gynnade" än kvinnliga kollektivtrafikanter på grund av stora satsningar inom spårtrafik.

Jämställdhetsintegrering handlar om arbetsform, genomförande såväl som resultat. Frågor kvarstår om hur jämställdhetsmålet ska hanteras i praktiken. Hur mäts faktiskt inflytande? Vilka kriterier avgör när transportbehov är tillfredsställda? Vilka åtgärder leder till det jämställda transportsystemet? Vi kan inte mot bakgrund av denna studie säga något om huruvida trängselskatt som åtgärd bidrar till ett jämställt transportsystem. Män och kvinnor är inte helt homogena fördelningsgrupper och vi kan därför heller inte peka ut något av könen som entydiga "vinnare" eller "förlorare" till följd av trängselskatten eller det västsvenska paketet. Som redovisats ovan blir bilden alltså något olika om man ser till män och kvinnor som sammantagna grupper eller till män och kvinnor som del i olika trafikantkategorier.

Trafikverket har en viktig roll att verka för att relevanta fördelningseffekter belyses i planeringen av infrastrukturåtgärder. Även om jämställdhet har funnits med i den transportpolitiska målbilden sedan år 2001, återstår ett stort utvecklingsbehov för den praktiska hanteringen. Ökad kunskap är ett av flera utvecklingsbehov i den fortsatta processen för jämställdhet i transportplaneringen. Lika inflytande i tidiga skeden för alternativgenerering, samråd och gestaltungsfrågor är också exempel på viktiga aspekter i jämställdhetsarbetet. Såväl kvantitativa som kvalitativa ansatser behövs för att driva jämställdhetsarbetet i transportplaneringen framåt.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Landstinget Halland, Västtrafik samt Trafikverket avtalade 2009 om ett infrastrukturpaket som innehåller satsningar för 34 miljarder kronor på kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Västsverige fram till år 2027.¹ Bakgrunden till paketet är dels en strävan hos västsvenska politiker att lösa regionens transportbehov, dels regeringens ökade fokus på medfinansiering genom brukaravgifter för att tidigarelägga kostsamma infrastrukturinvesteringar. Som del i det västsvenska paketet planeras ett system för trängselskatt att införas den 1 januari 2013 i centrala Göteborg.

I dagsläget pågår utredning och planering av såväl trängselskatten som det västsvenska paketet som helhet. Paketet syftar till att främja sysselsättning och tillväxt, bromsa trafikens negativa påverkan på miljön och minska sårbarheten i infrastrukturen. Vikten av att i transportplaneringen även beakta effekter på jämställdhet är tydligt utpekad i de transportpolitiska målen. Jämställdhet inom transportsektorn anses, av regering och riksdag, utgöra ett medel för att uppnå jämställdhet i samhället i stort.

Mot bakgrund av detta har WSP, på uppdrag av Trafikverket, genomfört en studie om tänkbara effekter på mäns och kvinnors resande till följd av den planerade trängselskatten i Göteborg.

1.2 Syfte och avgränsning

Denna rapport syftar till att belysa vilka möjliga effekter trängselskatten i Göteborg kan få på mäns och kvinnors resande. Huvudsakliga delfrågor i uppdraget är:

1. Vad innebär det planerade trängselskattesystemet i Göteborg?
2. Vad vet vi om resvanor och resmönster i Göteborg?
3. Vilka erfarenheter finns om fördelningseffekter för män och kvinnor till följd av vägavgifter i andra städer?
4. Vilka tänkbara effekter på mäns och kvinnors resande kan uppstå till följd av trängselskatten i Göteborg?

Rapporten berör kort även den politiska kontexten för jämställdhetsfrågan samt Trafikverkets rådighet vad gäller jämställdhet.

I uppdraget ingår inte att kvantitativt utreda och åskådliggöra effekterna på mäns och kvinnors resande till följd av att trängselskatt införs i Göteborg. Ansatsen i uppdraget är i stället att sammanställa hittillsvarande erfarenheter och utifrån dessa dra kvalitativa slutsatser. Inom ramen för uppdraget har en workshop genomförts med experter vilka har kunskap om trängselskatten i Göteborg och/eller jämställdhetsrelaterade frågor. Resultaten från denna workshop utgör således grunden för uppdragets slutsatser om effekter på mäns och kvinnors resande till följd av trängselskatten i Göteborg.

Mot bakgrund av detta bör rapporten ses som en mindre förstudie som kan utgöra underlag för fortsatta diskussioner.

¹ www.vgregion.se

1.3 Mål och utmaningar med jämställdhet i transportplaneringen

Jämställdhet handlar om att män och kvinnor ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter i samhället. *Jämlikhet* däremot är ett bredare begrepp och avser alla individers lika värde och inflytande, oavsett kön, religionstillhörighet etc.²

Nationella mål för jämställdhet

Målet för regeringens jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.³ Fyra delmål konkretiserar det övergripande jämställdhetsmålet:

- En jämn fördelning av makt och inflytande
- Ekonomisk jämställdhet
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra.

Delmålen innebär att kvinnor och män ska ha samma medborgerliga rättigheter och samma möjlighet att påverka beslutsfattandet. Möjligheterna till och villkoren för utbildning och betalt arbete ska också vara desamma mellan könen och generera livslång ekonomisk självständighet. Den privata sfären ges samma dignitet som den offentliga i regeringens jämställdhetspolitik.⁴ Som ett led i detta menar regeringen att kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbete och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor. Slutligen ska kvinnor och män ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

I Sverige är *jämställdhetsintegrering* den strategi som används för att alla politikområden och beslut ska genomsyras av jämställdhet.⁵ Regeringen vill på så sätt motverka att jämställdhetsfrågorna hamnar i enskilda projekt eller bortprioriteras. Särskilt uppmärksammas behovet av förändringar i det dagliga arbetet för att åstadkomma större jämställdhet, t.ex. genom översyn av interna rutiner, resursfördelning eller hur mötesprocessen med allmänheten går till.

År 2009 reviderades den transportpolitiska målstrukturen, vilket innebär att det tidigare särskilda delmålet för jämställdhet nu är integrerat i *funktionsmålet* för tillgänglighet. Funktionsmålet⁶ är formulerat enligt följande:

”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 På internetportalen www.jamstall.nu finns ytterligare information om definitioner, verktyg och lärande exempel från jämställdhetsintegrering. Portalen är ett samarbete mellan Europeiska socialfondens tema Likabehandling, Nationella sekretariatet för genusforskning, Sveriges kommuner och landsting och Vinnova.

3 www.regeringen.se/sb/d/2593/a/14257

4 Larsson och Jalakas. *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*.

5 www.regeringen.se/sb/d/3267

6 Proposition 2008/2009:93. Mål för framtidens resor och transporter.

I regeringens precisering av funktionsmålet anges, beträffande jämställdhet, att ”arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle”. Med denna nya formulering understryker alltså regeringen att jämställdhet inom transportsektorn utgör ett viktigt medel för att uppnå jämställdhet i samhället i stort. Preciseringen indikerar även att jämställdhetsarbetet måste omfatta såväl kvantitativa som kvalitativa inslag.

Vägen till ett jämställt transportsystem

Jämställdhet fastställdes som ett särskilt delmål i transportpolitiken år 2001. Trots denna utpekade roll har en fullständig jämställdhetsintegrering i praktiken inte slagit igenom fullt ut.⁷ En svårighet i utvecklingsarbetet är att vägen till det jämställda transportsystemet i praktiken upplevs otydlig. Vad innebär ett jämställt transportsystem egentligen? De politiska målformuleringarna som redovisats tidigare ger en indikation om vad som avses med ett jämställt samhälle och transportsystem. I regeringens proposition Mål för framtidens resor och transporter anger regeringen också att det fortfarande är relevant att verka för innehållet i det tidigare transportpolitiska delmålet för jämställdhet, dvs. (i) att transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov, (ii) att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och (iii) att deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Samtidigt kvarstår väsentliga frågor⁸ att hantera i praktiken som exempelvis:

- Hur ska man mäta faktiskt inflytande?
- Vilka kriterier avgör när transportbehov är tillfredsställda?
- Vilka åtgärder leder till det jämställda transportsystemet?

Kopplat till detta finns även det generella dilemmat i planeringssammanhang att genomföra satsningar som svarar mot morgondagens behov samtidigt som man undviker en cementering av dagens strukturer och resmönster.

Då jämställdhetsmålet i transportpolitiken är relativt nytt finns ett fortsatt stort utvecklingsbehov. Behovet omfattar både bakomliggande förståelse och kunskap inom området och utveckling av t.ex. processer, mått och verktyg. Exempel på verktyg som Trafikverket utvecklat är den så kallade JämställdhetsSampers, som prognostiserar fördelning av restidsnyttor mellan män och kvinnor av infrastrukturåtgärder, och en arbetsmodell⁹ för jämställd planering av järnvägsprojekt. En annan del av utvecklingsfokus har varit t.ex. på representation. Lika representation innebär dock inte per automatik att inflytandet mellan könen är lika eller att kvinnliga intressen tillvaratas. I den fortsatta utvecklingsprocessen krävs att glappet mellan genusteori och jämställdhetspraktik minskar.¹⁰

Sammanfattningsvis behövs en bred ansats för att hantera jämställdhetsfrågan i transportplaneringen, dels innehållande såväl kvantitativa som kvalitativa inslag, dels omfattande aspekterna arbetsform, genomförande och resultat.

7 Polk, 2008. Gender Mainstreaming in Swedish Transport Policy. Kapitel i boken: Uteng (red), Gendered Mobilities.

8 Polk, 2005. Integration of Gender Equality into Transport Policy and Practice in Sweden. Research on women's issues in transportation XX

9 WSP/VTI, rapport 2010-09-09. Förslag till arbetsmodell för jämställd infrastrukturplanering.

10 Larsson och Jalkas, 2009. Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv.

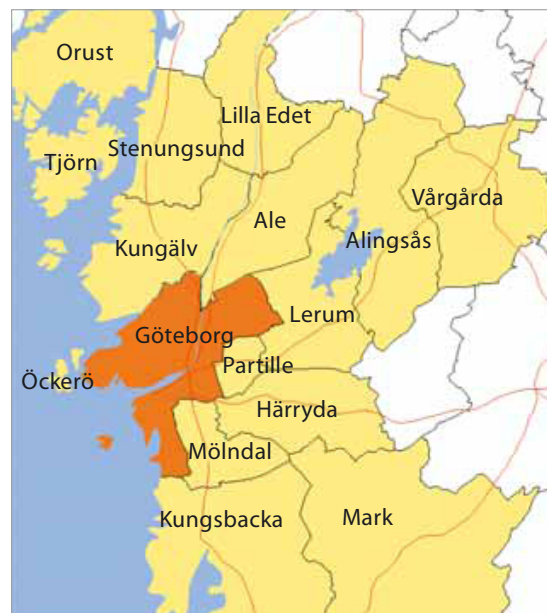
2 Trängselskatt i Göteborg

I januari 2013 ska trängselskattesystemet i Göteborg driftsättas. Det finns tre huvudskäl för införande av trängselskatt i Göteborg. Det första skälet är att minska trängseln i de centrala delarna av staden och på infartslederna, vilket i sin tur genererar positiva miljöeffekter (skäl 2). Det tredje skälet är att genom trängselskatter finansiera en rad västsvenska infrastrukturprojekt, som exempelvis Marieholms-tunneln och Västlänken.

Uppgifterna i kapitlet baseras till stor del på rapportering¹¹ från den så kallade utredningsresursen kopplad till det västsvenska infrastrukturpaketet.

2.1 Demografi och geografi

Göteborg är en glest utformad stad, vilket innebär att reserelationerna ofta är långa. Den låga befolkningstätheten gör det också relativt svårt att effektivt kollektivtrafikförsörja staden. Förutom Göteborg kommer omkringliggande kommuner (och till viss del också färtrafik) att beröras av trängselskatten, då inpendlingen till staden är stor. Arbetspendlare från de närliggande kommunerna kommer att beröras relativt mycket; Partille, Lerum, Härryda, Mölndal, Kungälv och Ale är exempel på dessa. Men pendling förekommer också från Kungsbacka, Alingsås, Stenungsund, Tvåstad och Borås.



Figur 2-1. Göteborg och omgivande kommuner.
(Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

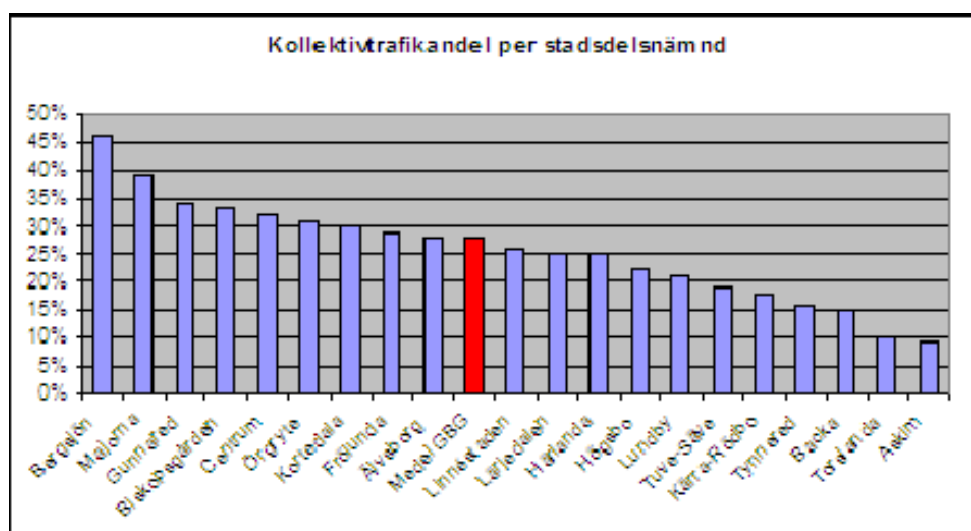
¹¹ Fjärde rapporten från utredningsresursen kopplad till det västsvenska Infrastrukturpaketet, augusti 2010. Tänkbara trimningar av trängselskattesystemet i Göteborg.

Förutsättningar kranskommuner

Kollektivtrafiken är olika mycket utbyggd längs olika stråk. Från Kungsbacka/Mölndal går pendeltåg, bussar och spårvagnar (Mölndal). Alingsås har pendeltåg och regionaltåg. Lerum och Partille har pendeltåg och bussar. Från Partille är kollektivtrafiken tämligen konkurrenskraftig, vilken i vissa relationer är snabbare än bil. Från Borås och Härryda går tåg och bussar. Tåget är inte konkurrenskraftigt då Boråsbanan har låg standard och kapacitet. Ale och Tvåstad kommer att få snabba tåg mot Göteborg när dubbelspåret mellan Tvåstad och Göteborg är klart och pendeltågstrafiken kommer igång. Kungälv och Stenungsund har bussar och tåg.

Förutsättningar Göteborg

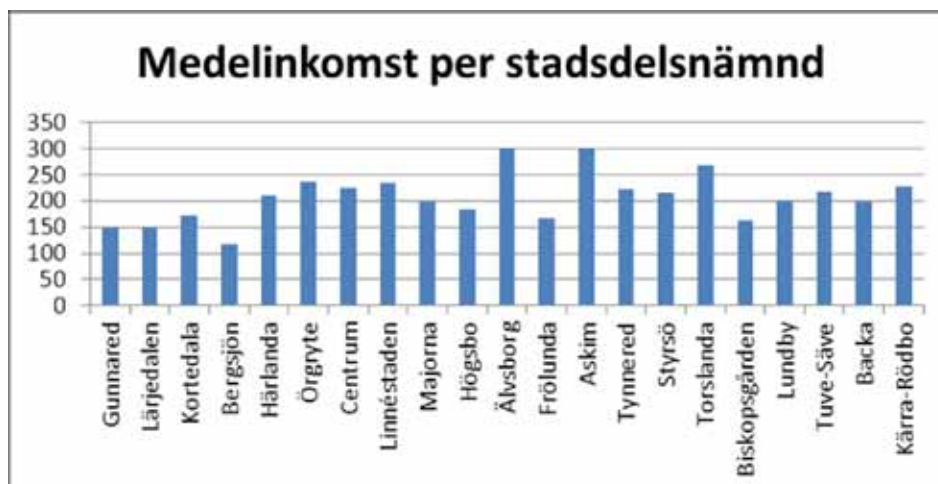
Göteborg är en segregerad stad. I praktiken innebär det att vissa områden har hög medelinkomst, hög utbildningsnivå, låga sjuktal och låg arbetslöshet. I andra områden råder motsatta förhållanden. Diagrammet nedan visar kollektivtrafikandel per stadsdelsnämnd¹² i Göteborg.



Figur 2-2. Kollektivtrafikandel per stadsdelsnämnd i Göteborg. (Källa: Näringslivseffekter till följd av planerade trafik- och infrastruktursatsningar i Göteborg, WSP Analys & Strategi, 2008.)

12 Stadsdelsnämnderna är ej dagens stadsdelsnämnder, utan de som var aktuella 2008.

Diagrammet nedan visar medelinkomst per stadsdelsnämnd i Göteborg.



Figur 2-3. Medelinkomst i kronor per stadsdelsnämnd i Göteborg. (Källa: egen bearbetning av data från Statistisk årsbok Göteborg 2008)

Av de stadsdelar som har låg medelinkomst har Gunnared, Lärjedalen, Kortedala, Bergsjön, Biskopsgården och Frölunda relativt bra kollektivtrafik. Alla dessa har spårvagnstrafik med flera linjer.

Motsatt har Askim och Torslanda låg kollektivtrafikandel: båda områdena har kollektivtrafik, men den har relativt sett lång restid till centrum. I vissa fall är resorna också behäftade med byten. Detta i kombination med hög inkomst och högt bilinnehav resulterar i en låg kollektivtrafikandel.

Ett område som sticker ut är Majorna som har hög utbildningsnivå och hög kollektivtrafikandel men relativt låg medelinkomst. Anledningen till detta är att många i stadsdelen har många studiepoäng, men med en inriktning som inte ger samma förutsättningar för hög inkomst. Majornas placering i staden påverkar också kollektivtrafikandelen då många spårvagnar passerar genom området.

Stora arbetsgivare

En rad stora arbetsgivare finns på Hisingen, bland annat en rad Volvo-företag och Göteborgs hamn. Andra stora arbetsgivare är exempelvis Astra Zeneca i Mölndal och Sisjön. Centrala Göteborg med Nordstan och en rad offentliga arbetsgivare bör också nämnas i sammanhanget.

Kollektivtrafikens struktur

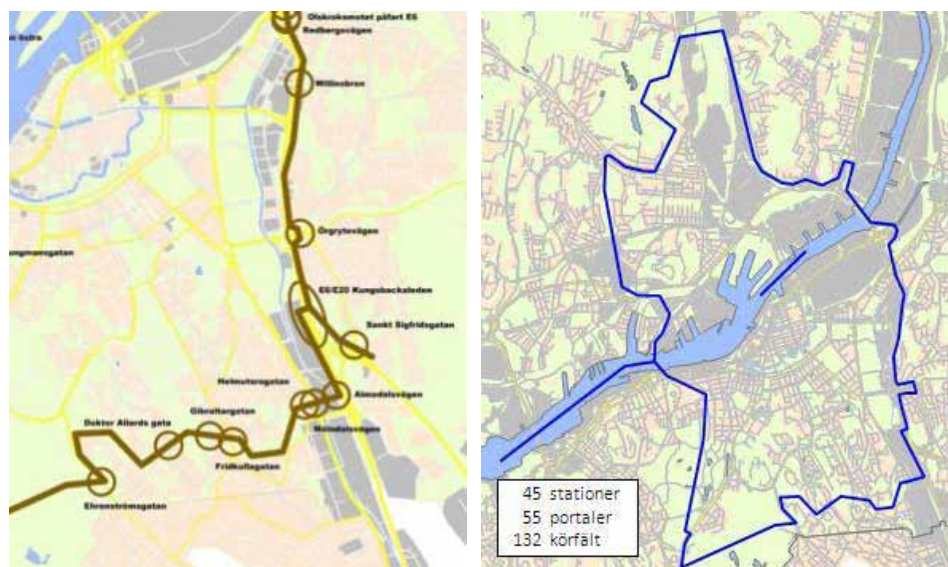
Kollektivtrafiken i Göteborg är fokuserad på att transportera resenären till centrala Göteborg. Att resa "på tvären" är ofta svårt och tidskrävande i Göteborg. Många byten sker därför för centralt belägna knutpunkter som Drottningtorget/Nils Ericsonsterminalen, Järntorget, Svingeln, Hjalmar Brantingsplatsen, Korsvägen och Linnéplatsen.

Tågen går i stråk in mot Göteborgs central från de olika banorna. Västra stambanan och Väst kustbanan är de största järnvägarna, men resandet på Bohusbanan och Boråsbanan förväntas öka. Norge/Vänerbanan mot Tvåstad (och Karlstad) byggs ut till dubbelspår och beräknas få hög kvalitet med snabba resor mot Göteborg.

2.2 Trängselskattesystem Gul

Redovisningen i detta kapitel har utgått från det trängselskattesystem som i trängselskatteutredningen har beteckningen "Gul", vilken anses mest trolig för införande. Det som i huvudsak skiljer från det av riksdagen beslutade systemet Blå är att ett flertal stationer på Hisingen har flyttats och att Backaplan placeras utanför trängselskatteområdet. Trängselskattesystem Gul består av knappt 40 betalstationer som bildar ett område där passage över zongränsen innebär att trängselskatt tas ut. Ett antal stationer ligger dock fristående från området. Anledningen till detta är att minska den totala trafikvolymen alternativt förhindra smittrafik på lokalgator. Exempel på sådana stationer är bland annat Älvsborgsbron och de stationer som ligger placerade på E6 mellan Tingstadstunneln och Bäckebolesmotet.

Det beräknas inte bli någon skillnad i (totala) effekter mellan det beslutade systemet Blå och den nya utformningen kallad Gul. (Vissa lokala effekter skiljer systemen åt, men dessa behandlas inte i denna rapport.)



Figur 2 4. Trängselskattezonerna Gul (vänster bild) respektive Blå (höger bild).

Systemutformningen av trängselskatten i Göteborg baseras på samma typ av system som finns i Stockholm, vilket administreras av Transportstyrelsen. Skillnader mellan de två städernas system vad gäller exempelvis avgiftsnivå, tidpunkter och vissa undantagsregler införs mot bakgrund av de lokala förutsättningar som råder.

Flerpassageregel

En relativt stor del av bilisterna kommer att passera fler än en betalstation under en och samma resa. För att dessa bilister inte ska dubbelbeskattas planeras en så kallad flerpassageregel.¹³ Regeln innebär att en bilist kan passera obegränsat antal betalstationer under en viss tid, sannolikt 30 eller 60 minuter. En konsekvens av flerpassageregeln är att även kortare ärenden kan genomföras ”på andra sidan” trängsel-skattegränsen och beskattning då sker endast en gång.

Differentierad trängselskatt

Skatteuttaget för trängselskatten varierar mellan 0, 8, 13 och 18 kronor över dygnet. Det maximala skatteuttaget per dag är 60 kronor. Skatt kommer att tas ut under hela året med undantag för juli månad. Systemet är i drift vardagar mellan klockan 06:00 och 18:30.

2.3 Effekter av trängselskatten¹⁴

Trafik

Enligt analyser av trängselskattesystemet beräknas att trafiken i centrala Göteborg kommer att minska med cirka 10 procent per dygn. I morgonrusningen är minskningen cirka 14 procent. Genom trängselskatterna sker överflytt från bil till såväl kollektivtrafik som till gång och cykel. En annan effekt är att vissa resor sker på andra tidpunkter eller inte genomförs alls.

Ekonomi

Kostnaden för trängselskatten kommer att variera för olika individer. Minsta möjliga kostnad är 0 kronor och den högsta är cirka 14 000 kronor per år. Hur mycket man kör, var man kör, men också var man bor påverkar individens kostnad. Boende i Göteborg bedöms betala mest; i genomsnitt cirka 1 300¹⁵ kronor per år. Boende i Mölndal och Partille beräknas betala i genomsnitt cirka 1 000 kronor per år. Inom Göteborgs kommun bedöms boende i centrum betala mest. Anledningen till detta är att de måste betala så fort de ska åka bil ut ur staden samt att trängsel-skatteområdet är relativt litet. Det gör att det är få bilresor inom Göteborg som kan göras utan att betala skatt.

Variationerna mellan skatteuttaget i olika stadsdelar i Göteborg beräknas bli stor. Överslagsberäkningar visar att antalet dagliga betalare i centrum väntas bli cirka 30 procent och i Bergsjön och Gunnared cirka 5 procent.

Förutom de närliggande kommunerna kommer även fjärrtrafik att betala trängsel-skatt då de stora vägarna passerar genom zonen. Dessa trafikanter bedöms dock betala trängselskatt så sällan att det inte har någon avgörande betydelse för systemet.

¹³ System ”Blå” innehåller inte beslut om en sådan flerpassageregel.

¹⁴ Fjärde rapporten från utredningsresursen kopplad till det västsvenska infrastrukturpaketet, augusti 2010. Tänkbara trimningar av trängselskattesystemet i Göteborg.

¹⁵ Siffran anger att 1 300 är ett genomsnitt för alla invånare.

Miljö

Göteborgs luftkvalitet beräknas inte påverkas i något större utsträckning av trängselskatterna. Utsläppen av koldioxid beräknas minska och detsamma gäller sannolikt för kväveoxider, flyktiga kolväten, partiklar samt svaveloxider. Minskningen kommer i princip enbart från minskad biltrafik; den tunga trafiken påverkas i mindre grad av trängselskatten och dessutom höjs medelhastigheten vilket exempelvis gör att partikelutsläppen från den tunga trafiken sprids över större yta och påverkar fler människor negativt.

Säkerhet

Utredningen av trängselskatten i Göteborg redovisar att trafiksäkerheten på det hela taget förväntas öka då trafikvolymen minskar. De olyckor som ändå inträffar förväntas dock bli allvarigare då medelhastigheten höjs. Vidare kommer överflyttning från bil till cykel leda till fler (cykel)olyckor, vilket också anges dra ned trafiksäkerhetseffekten av trängselskatten.

2.4 Kollektivtrafiksatsningar

För att kunna ta emot fler resenärer i kollektivtrafiken när trängselskatterna för biltrafik införs, genomförs en rad förbättringsprojekt. Exempel på sådana satsningar är fler avgångar inom kollektivtrafiken, fler busskörfält, nya och bättre gång- och cykelbanor, pendelparkeringar och olika typer av ITS-åtgärder. I Göteborg har under ett antal år projektet K2020 pågått, vars syfte är att kraftigt öka kollektivtrafikandelen i staden. En förteckning över de initiala åtgärderna redovisas i Bilaga 1: Initiala åtgärder.

När det gäller ITS kan det handla om bättre realtids- och störningsinformationssystem, kollektivtrafikskyltar på arbetsplatser eller system för att uppmuntra pendelparkering.

För att göra kollektivtrafiken snabbare och mer attraktiv planeras för fler busskörfält på de stora vägarna i och omkring Göteborg. Söderleden, Västerleden, E6, E20, Allétråket och Nils Ericsonsgatan är exempel på vägar där busskörfält utreds. Eventuellt etableras expressbusstråk utanför Brunnsparken, för att inte konkurrera om det begränsade utrymmet i Brunnsparken.

Pendelparkeringar planeras längs järnvägsstråken Norge/Vänerbanan, Västra Stambanan, Bohusbanan, Boråsbanan och Västkustbanan samt längs ett antal tunga vägstråk som exempelvis väg 155, 158 och 190. På järnvägssidan planeras också för längre plattformar på de tunga pendelstråken, Alingsås–Göteborg och Kungsbacka–Göteborg. Även på det nya dubbelspåret på Norge/Vänerbanan mellan (Tvåstad)–Älvängen–Göteborg kan längre plattformar behövas. I dagsläget är de flesta plattformar cirka 160 meter och vid utbyggnad blir de cirka 225 meter.

Norge/Vänerbanan kommer att få en station i Gamlestaden vilket gör det möjligt att byta från tåg till buss eller spårvagn innan Göteborgs central. I Gamlestaden går spårvagnslinjerna 4, 6, 7, 8, 9 och 11 samt ett antal busslinjer. Det finns även planer på att anlägga en station på Västra stambanan vid Gustavsplatsen, vilket skulle göra det möjligt att byta mellan tåg på Västra stambanan och Norge/Vänerbanan utan att åka in till Göteborgs central. (Planerna på en station vid Gustavsplatsen är dock avlägsna.)

3 Resvanor i Göteborgsregionen

Vilka effekter en åtgärd får på mäns och kvinnors resande beror till stor del på hur resvanorna ser ut innan införandet. I detta avsnitt ges därför en bild av dagens resmönster i Göteborgsregionen och hur de eventuellt skiljer sig mellan män och kvinnor. Uppgifterna baseras främst på en rapport om Göteborgs senaste stora resvaneundersökning¹⁶ genomförd år 2005, där också en jämförelse mot resultat från år 1989 ingår. Undersökningarna omfattar vardagsresor för privatpersoner i Göteborg och kringliggande kommuner.

De mönster för mäns och kvinnors resande som påvisas i Göteborgsregionens stora resvaneundersökningar bekräftas även i andra studier, bland annat en undersökning som genomförts på 19 stora arbetsplatser¹⁷. Resandeutvecklingen i Göteborg samt skillnader mellan mäns och kvinnors resande följer till stor del också den utveckling som finns i Stockholm¹⁸. De könsskillnader som kan skönjas i Göteborg följer också de resultat som ges av de nationella resvaneundersökningarna¹⁹.

I texten innebär benämningen "Göteborgsregionen" de sexton²⁰ kommuner som ingick i RVU 2005. Göteborgs omgivning eller bara "omgivningen" omfattar dessa kommuner exklusive Göteborgs kommun.

3.1 Generella resmönster

Trafiken ökar - men inte antalet resor per person

Invånarna i Göteborgsregionen gör inte fler resor år 2005 än vad de gjorde 1989, men den totala trafiken har ökat för så väl bil som kollektivtrafik. Ökningen kan till stor del förklaras av samspelet med sysselsättning, befolkning och ekonomisk tillväxt, se Figur 3.1.

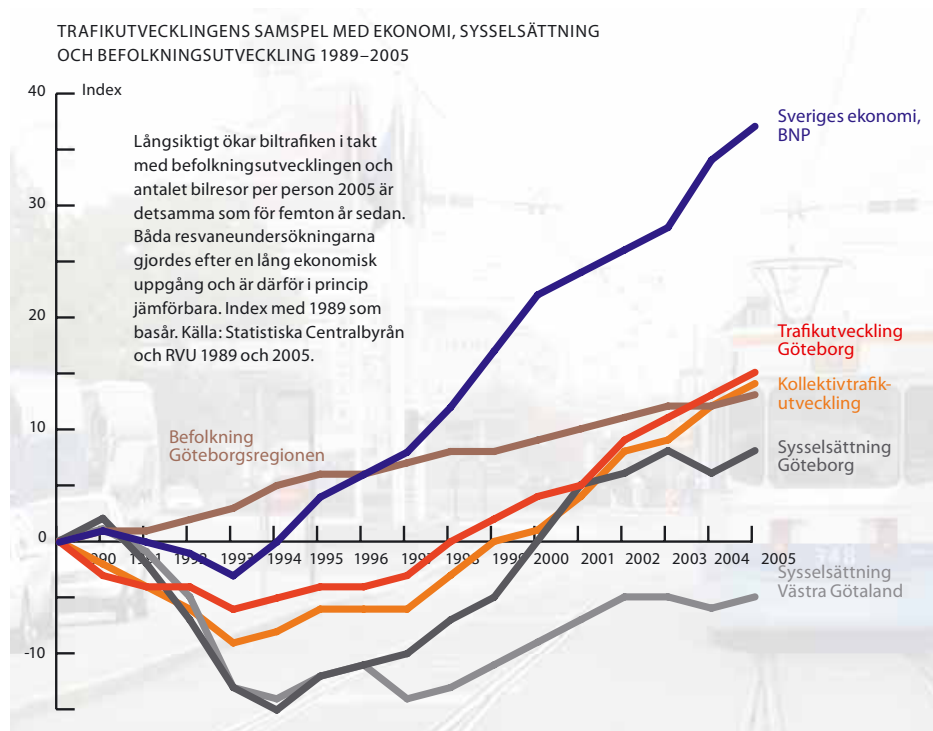
16 Göteborgs stad Trafikkontoret, Vägverket och Västtrafik, maj 2007. Resvanor i Göteborgsregionen 2005.

17 Göteborgs stad Trafikkontoret, Rapport nr 1:06. Resvaneundersökning bland arbetsplatser i Göteborg 2004-2005.

18 RTK, Rapport 2009:03. Trender i Stockholmarnas resande - en jämförelse mellan RVU 86/87 och 2004.

19 De nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU och RES (2005/2006).

20 Orust, Tjörn, Lilla Edet, Stenungsund, Kungälv, Ale, Alingsås, Vårgårda, Lerum, Göteborg, Öckerö, Partille, Härryda, Mölndal, Kungsbacka och Mark.



Figur 3 1. Trafikutvecklingens samspel med ekonomi, sysselsättning och befolkningsutveckling. (Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

Resorna har blivit längre

År 2005 var den genomsnittliga bilresan i Göteborg nära 10 kilometer och för de omgivande kommunerna 13 kilometer. Motsvarande siffror för 1989 var 8 kilometer respektive 9,5 kilometer. Även kollektivtrafikresorna har blivit längre, från 7 till 8 kilometer i Göteborg och från 13 till 18 kilometer för de omgivande kommunerna. Att resorna har blivit längre kan bero på att man bosätter sig allt längre bort från sina arbetsplatser

Stor skillnad i färdmedelsfördelning mellan kommunerna

Bilandelen i Göteborgsregionen uppgick år 2005 till 50 procent, kollektivtrafiken till 26 procent och cykel- och gångresor till 9 respektive 14 procent. Men färdmedelens marknadsandelar varierar väldigt stort mellan olika områden och kommuner, se Figur 3.2 och Figur 3.3. Exempelvis är kollektivtrafikandelen i Alingsås och Partille över 30 procent, medan motsvarande i Kungsbacka endast är 9 procent. För beskrivning av kollektivtrafikens struktur, se avsnitt 2.1.

FÄRDSÄTTENS MARKNADSANDELAR I KOMMUNER
MED FLER ÄN 70 000 RESENÄRER, VARDAGAR 2005*

	Bil	Cykel	Kollektivt	Till fots
Alingsås	70%	12%	9%	9%
Göteborg	50%	9%	26%	14%
Kungsbacka	75%	6%	9%	7%
Kungälv	69%	9%	10%	10%
Mölnadal	68%	9%	11%	10%
Partille	65%	5%	17%	12%

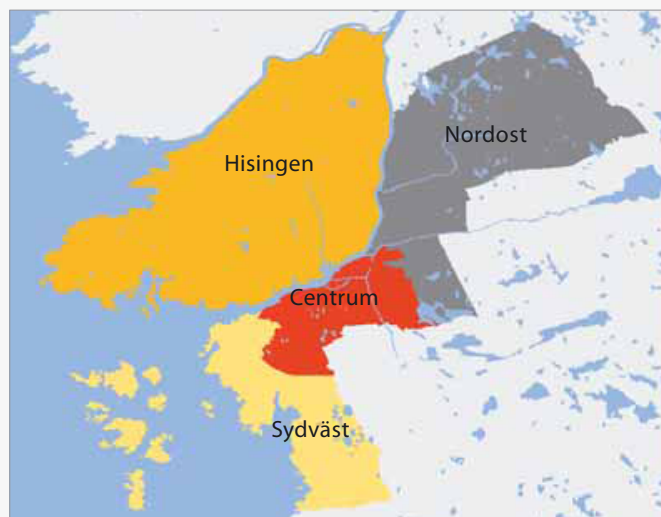
*Exklusive övriga färdmedel som MC, moped, båt etc.

Figur 3 2. Färdmedelsandelar i några av Göteborgs omgivande kommuner. (Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

FÄRDSÄTTENS MARKNADSANDELAR I DELAR
AV GÖTEBORG, VARDAGAR 2005*

	Bil	Cykel	Kollektivt	Till fots
Nordost	49%	4%	35%	12%
Hisingen	59%	6%	24%	10%
Centrum	38%	13%	26%	22%
Sydväst	66%	8%	17%	7%

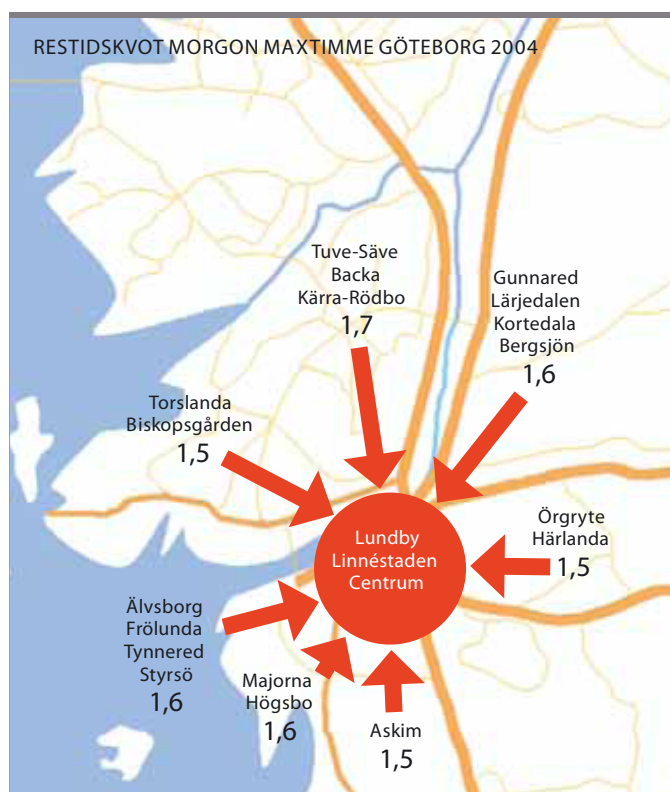
*Exklusive övriga färdmedel som MC, moped, båt etc.



Figur 3 3. Färdmedelsandelar i Göteborg. (Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

Stora skillnader i restid mellan färdmedlen

För de flesta reserelationer går det snabbare att åka bil än att åka kollektivt. På sträckor med pendeltåg är situationen visserligen något jämnare, men sammantaget är bilen ett mycket konkurrenskraftigt färdmedel i regionen. I nedanstående bild ses den så kallade restidskvoten mellan bil och kollektivtrafik. Huvudsakligen tar det mer än 1,5 gånger så lång tid att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil.



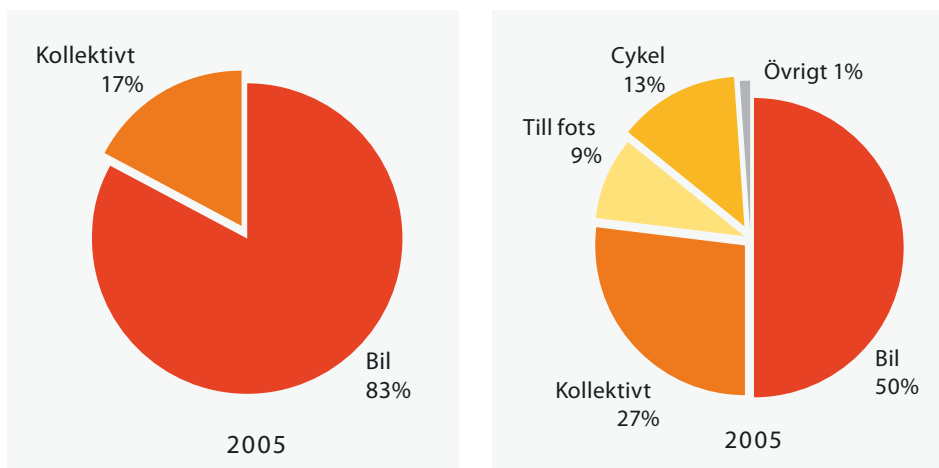
Figur 3 4. Restidskvot kollektivtrafik/bil, hösten 2004.
(Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

Längs stråket från Partille in till Centralstationen (E20) har Trafikkontoret däremot beräknat att restidskvoten uppgår till endast 0,9.²¹ Anledningen antas vara att det för delar av sträckan finns särskilda busskörfält. (Detta stråk finns ej med i figuren ovan.)

Arbetsresorna koncentreras till några få målområden

I Göteborgsregionen görs 64 procent av arbetsresorna med bil. I de flesta fall är föraren ensam i bilen. Många av arbetsresorna från Göteborgsregionen till Göteborg koncentreras till några få områden. Mer än hälften av arbetsresorna görs till centrum, Torslanda, Lundby och Linnéstaden. Figur 3 5 visar hur färdmedelsandelarna ser ut för arbetsresor i riktning från Göteborgs omgivande kommuner med mål i Göteborg respektive från Göteborg med mål i Göteborg.

21 Göteborgs stad, Trafikkontoret, meddelande 3:2010. Trafik- och resandeutveckling 2009.



Figur 3 5. Till vänster: Arbetspendling från omgivningen med mål i Göteborg, till höger: Arbetspendling från Göteborg med mål i Göteborg. (Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

Arbetsresor är den största enskilda ärendetypen för resor gjorda med bil, kollektivtrafik eller cykel. Andelen arbetsresor med dessa färdmedel uppgår till 29-37 procent.

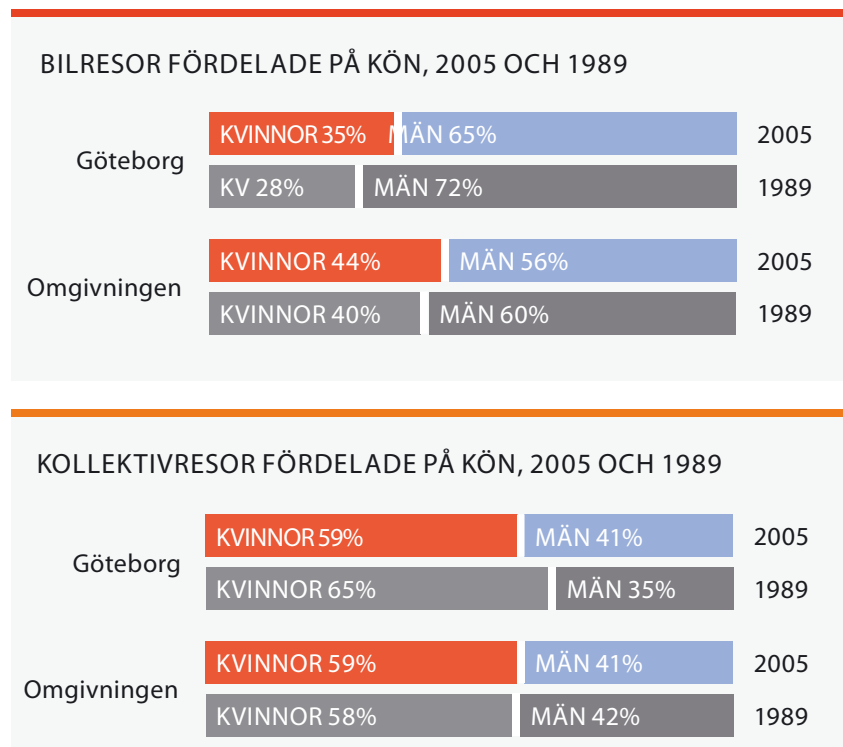
3.2 Skillnader mellan mäns och kvinnors resande

Män och kvinnor gör lika många resor per dag

Som tidigare konstaterats har resorna i Göteborg och dess omnejd blivit fler under perioden 1989 till 2005, men inte beroende på att resenärerna gör fler resor per person utan främst på att befolkningen har ökat. Statistiken visar däremot att genomsnittsresenären gör ungefär lika många resor per dag 2005 som 1989 (3,3 jämfört med 3,4). Från resvanestatistiken kan inga skillnader mellan män och kvinnor påvisas, utan de gör i genomsnitt lika många resor per dag. Däremot skiljer sig färdmedels- och ärendefördelningen mellan könen.

Män gör fler bilresor än kvinnor men skillnaderna minskar

Män gör fler bilresor än kvinnor, men under perioden 1989 till 2005 har kvinnorna ökat sin andel av bilresorna. Vad gäller kollektivtrafik har männen i Göteborg, till skillnad från män i omgivande kommuner, ökat sin andel av kollektivtrafikresorna, se Figur 3 6.



Figur 3 6. Könsfördelning för bil- respektive kollektivresor.
(Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

En arbetsplatsundersökning²² i Göteborg visar också att kvinnor i större utsträckning saknar tillgång till bil och att det är vanligare bland män att alltid köra bil till arbetet. Bland kvinnor är det en större grupp som aldrig kör bil till jobbet. Av undersökningen framgår också att kvinnor promenerar och cyklar oftare än männen till arbetet. De nationella resvaneundersökningarna pekar även på att män använder bilen mer i arbetet, vilket inverkar på valet av färdmedel till och från arbetsplatsen.

Fler hushåll har bil och fler kvinnor har körkort

Att kvinnornas andel bilresor har ökat kan förklaras av att allt fler kvinnor har jobb, egen ekonomi och körkort, vilket lett till att fler hushåll har tillgång till bil. År 2005 hade 77 procent av hushållen i Göteborgsregionen en eller flera bilar medan motsvarande siffra år 1989 var 72 procent

Män har fortfarande körkort i högre utsträckning än kvinnor, detta oavsett åldersgrupp, men skillnaden mellan könen har minskat, se Figur 3 7. Kvinnor i åldern 50-84 år har ökat sin körkortsandel med hela 22 procentenheter jämfört med 1989. Andel med körkort i åldrarna 18 till 29 år har minskat för både män och kvinnor.

22 Göteborgs stad Trafikkontoret, Rapport nr 1:06. Resvaneundersökning bland arbetsplatser i Göteborg 2004-2005.

ANDEL AV BEFOLKNINGEN I GÖTEBORGS-
REGIONEN I ÅLDERN 18–84 MED KÖRKORT
2005 OCH 1989

KVINNOR

	18–29	30–49	50–84	Totalt
2005	52%	85%	74%	72%
1989	55%	85%	52%	65%

MÄN

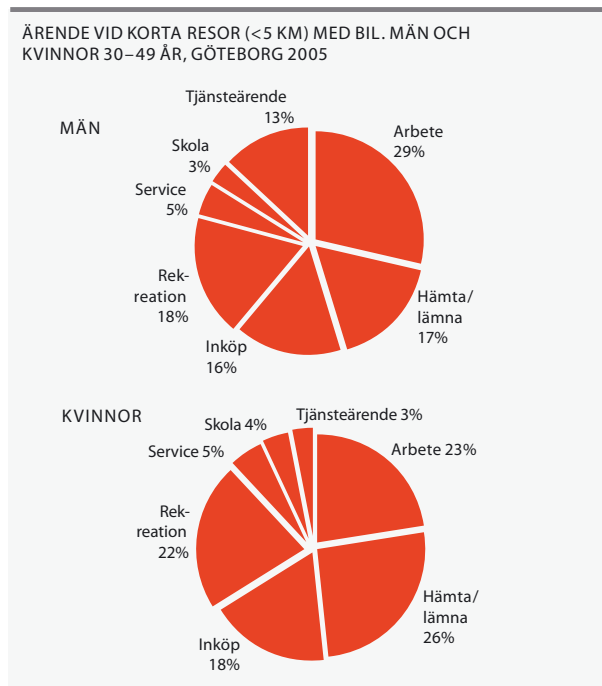
	18–29	30–49	50–84	Totalt
2005	58%	93%	93%	83%
1989	64%	95%	87%	84%

Figur 3 7. Andel med körkort uppdelat på kön och ålder.
(Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

Yngre kvinnor gör fler hämta/lämna-resor

Människors resvanor skiljer sig en hel del åt beroende på vilken livssituation man befinner sig i. Pensionärer gör naturligt färre arbetsresor, och personer med barn gör oftare "hämta/lämna"-resor. Vissa könsskillnader i resmönster kan ändå påvisas inom en och samma livscykelgrupp. Statistiken för RVU 2005 visar att kvinnor i åldersgruppen 25 till 29 år har högre andel "hämta/lämna"-resor än män, medan det i åldersgruppen 50+ är männen som oftare hämtar och lämnar. Generellt sett gör män fler tjänste- och arbetsresor än kvinnor. I Figur 3-8 illustreras ärendefördelningen för män och kvinnor i åldern 30-49 år och för bilresor under 5 km.

De nationella resvaneundersökningarna visar också att kvinnor i högre utsträckning arbetar deltid, vilket kan påverka antalet arbetsresor. Kvinnors resande i vardagen påverkas i högre grad än männens av om familjen har små barn; då minskar kvinnors resande medan männens resande förblir detsamma. Kvinnors bilanvändande når en topp strax innan det yngsta barnet når tonåren. Männens bilanvändande är däremot relativt högt och jämnt oavsett livsfas.



Figur 3 8. Ärendefördelning för korta bilresor uppdelat på män och kvinnor. (Källa: "Resvanor i Göteborgsregionen 2005".)

Män gör längre resor än kvinnor

Statistiken visar att män gör längre resor än kvinnor. Detta kan ofta förklaras av att kvinnors arbetsplatser, ofta inom offentlig sektor, i högre utsträckning ligger närmare hemmet jämfört med männens. Män sägs oftare ha en mer specialiserad arbetsmarknad och måste därför resa längre för att nå sin arbetsplats. En allmän förklaring till varför kvinnor i större utsträckning reser med kollektivtrafiken brukar också vara att den offentliga sektorns arbetsplatser ofta är lokaliserade till områden med relativt goda kollektiva förbindelser. Industrisektorn däremot, inom vilken män har en högre representation, är många gånger lokaliserad till platser med sämre kollektivtrafikutbud.

De nationella resvaneundersökningarna bekräftar bilden av att även om män och kvinnor gör lika många resor, reser männen längre sträckor. Restiden varierar dock mindre mellan könen än reslängden, vilket innebär att kvinnors reshastighet i genomsnitt är lägre än männens. Till viss del beror detta på att män i större omfattning har tillgång till bil, medan kvinnor reser mer kollektivt. De nationella resvaneundersökningarna visar också att kvinnor oftare än män gör fler ärenden under en och samma resa, särskilt under arbetsresor.

Det finns flera anledningar till förekomsten av skillnader mellan mäns och kvinnors resande. Det handlar bland annat om samhällsstruktur/normer, kultur, ekonomiska och sociala faktorer såväl som skillnader i attityder och värderingar. I nästa avsnitt sammanfattas några sådana värderingsskillnader som påvisats i Göteborg.

3.3 Attityder i Göteborg

En attitydundersökning²³ i Göteborg från 2007 visar att frågor där mäns och kvinnors värderingar skiljer sig åt betydligt är sänkt hastighet, hastighetsövervakning samt attityder till en ny älvförbindelse. Kvinnor är alltså i mycket högre utsträckning än män positiva till hastighetsåtgärder, medan män är klart mer positiva än kvinnor till investeringar för biltrafik.

Vad gäller en generell utbyggnad av kollektivtrafiken är majoriteten av både män och kvinnor positiva. Däremot är män något mer positiva till utbyggnad av en tåg-tunnel, medan kvinnorna i stället är något mer positiva än männen till att omvandla befintliga bilkörfält till kollektivtrafikkörfält.

Attitydundersökningen belyste även inställningen till ett eventuellt införande av trängselskatt i Göteborg. 22 procent av kvinnorna och 19 procent av männen angav att detta var ett ganska eller mycket bra förslag. Undersökningen genomfördes innan det faktiska beslutet om att införa trängselskatt i staden. För en mer detaljerad redovisning av resultaten från ovan nämnda attitydundersökning hänvisas till Bilaga 2: Attityder i Göteborg.

I den resvaneundersökning²⁴ som genomfördes bland arbetsplatser i Göteborg 2004–2005 ställdes bland annat värderings- och attitydfrågor. De som går till arbetet säger att deras promenad skulle bli bättre om gångstråken gjordes vackrare och tryggare. Det är framför allt kvinnor som vill ha tryggare gångvägar, vilket är något som framkommer även i andra värderingsstudier, medan männen oftare önskar vackrare gångstråk.

Av dem som cyklar säger majoriteten att bättre cykelvägar, såsom separata cykelvägar, bättre underlag och företräde vid övergångar, skulle förbättra deras cykelvägar. Företräde vid övergångar efterfrågas särskilt av kvinnor och av dem som har långt till arbetet. De som reser med bil till arbetet anger att de främsta nackdelarna med detta är de höga drivmedelskostnaderna, miljöpåverkan och brist på motion. De båda senare problemen tas upp oftare av kvinnor än av män. Kvinnorna säger också oftare än männen att de skulle kunna tänka sig att byta ut en del av bilresorna men att av praktiska skäl inte fungerar just nu.

23 Hernerud och Johansson, Väst-SOM-undersökningen 2007. Göteborgarnas attityder i trafikfrågor.

24 Göteborgs stad, Trafikkontoret, rapport nr 1:06. Resvaneundersökning bland arbetsplatser i Göteborg 2004-2005.

4 Fördelningseffekter för män och kvinnor av vägavgifter i städer

I detta kapitel redovisas vad som avses med fördelningseffekter, internationella erfarenheter av att belysa sådana i vägavgiftssammanhang i städer, samt vilka resultat som erhålls beträffande fördelningseffekter för män och kvinnor under försöket med trängselskatt i Stockholm.

4.1 Vad avses med fördelningseffekter? ²⁵

Med fördelningseffekter menas fördelningen av nyttor och kostnader mellan olika grupper i samhället till följd av en åtgärd eller ett paket av åtgärder. Man brukar också tala om att identifiera ”vinnare” och ”förlorare”.

Identifieringen av grupper görs huvudsakligen utifrån ekonomisk/demografisk/geografisk status eller efter t.ex. färdmedelsanvändning. Inom forskningen görs ibland även en indelning i vertikala respektive horisontella fördelningseffekter. Forskning visar att skeva fördelningseffekter oftare uppstår till följd av horisontella faktorer, såsom lokalisering, demografi eller transportbehov, snarare än till följd av vertikala faktorer, som är relaterade till inkomst. Kopplat till vertikal fördelning är konceptet om ”social exclusion” (eng.)²⁶, vilket innebär att vissa grupper eller individer har sämre möjligheter att delta i det ekonomiska, sociala, politiska eller kulturella livet. De grupper som, enligt internationell forskning, främst riskerar transportrelaterad social uteslutning är grupper eller individer med lägre inkomst, som exempelvis minoritetsgrupper, personer med funktionsnedsättning samt kvinnor.

Varför är fördelningseffekter viktiga att studera? För att åstadkomma största möjliga samhällsekonomiska nytta kräver implementering av vägavgifter i städer balans mellan effektiviteten i själva systemet, t.ex. vad gäller trafikflöden, och de fördelningseffekter som kan uppstå för olika grupper. Ingen grupp bör få orimliga nackdelar till följd av att ett vägavgiftssystem införs. I t.ex. Storbritannien finns det även lagkrav för offentliga myndigheter att belysa fördelningseffekter av åtgärder för vissa grupper. Utvärdering av fördelningseffekter kan även utgöra en viktig faktor för acceptansen av ett väg- eller trängselskattesystem i städer. Studier visar att den upplevda²⁷ fördelningen av en föreslagen eller implementerad åtgärd kan skilja sig från den faktiska fördelningen av nyttor och kostnader. Ytterligare en viktig faktor för acceptans är intäktsanvändningen. Enligt internationell forskning riskerar vägavgifter generellt sett, utan återföring av intäkter till förbättring av exempelvis kollektivtrafik, cykel- och gånginfrastruktur, att ge nyttor främst för höginkomsttagare och onyttor för låginkomsttagare.

25 EU-projektet Curacao (Coordination of Urban Road User Charging Organisational Issues), 2009. Deliverable D2: State of the Art review.

26 På svenska ungefär motsvarande social uteslutning eller socialt utanförskap. För vidare beskrivning se t.ex. www.wikipedia.org

27 Engelska begreppet ”perceived justice”.

Kunskap om fördelningseffekter kan ges av t.ex. prognosmodeller, attitydstudier och empiri. Det finns dock relativt begränsad kunskap om fördelningseffekter till följd av vägavgifter från studier och införda system. Faktorer som har stor betydelse på fördelningseffekter till följd av vägavgifter i städer är bland annat designen av systemet, demografi och resmönster. Åtgärder som kan minska eventuella negativa fördelningseffekter av systemet är följaktligen t.ex. (i) revidering av design, (ii) sänkta avgiftsnivåer och introduktion av undantag och (iii) införande av kompletterande åtgärder (ofta genom intäktsanvändning).

4.2 Internationella erfarenheter²⁸

Sett till hur andra länder belyser fördelningseffekter av vägavgifter tycks ansatserna snarare tangera sociala konsekvensbeskrivningar eller jämlikhetsaspekter än specifika studier för effekter på mäns och kvinnors resande. Vi har frågat europeiska aktörer och forskare med koppling till ”road pricing” om det finns fördelningsstudier genomförda för kön. Förutom för Stockholmsförsöket 2006 tycks så inte vara fallet. I London omfattar uppföljningsrapporter²⁹ gällande trängselskatten främst ”social impacts” (hur människor bor, arbetar, reser och relaterar till varandra) och social utslutning. Man har då särskilt studerat boende i centrala London inom/utanför avgiftszonen respektive boende i Storlondon samt ”key workers”, skiftarbetare och personer med funktionsnedsättning. I Trondheim har fokus varit att belysa fördelningseffekterna för olika inkomstgrupper, men även att studera konsekvenserna för kommersiell respektive privat trafik. New York och Edinburgh är två städer där planeringen av vägavgifter har varit relativt långt gånge, men där införandet stoppats främst av acceptansskäl. I New York handlade fördelningsrelaterade diskussioner främst om effekter för olika etniska grupper, olikheter i pendlingstid mellan inkomstgrupper samt geografiska skillnader. I Edinburgh var konceptet kring social utslutning i fokus, och fördelningseffekter analyserades för grupperna personer utan tillgång till bil, personer med låg inkomst på marginalen att ha råd med bil samt personer med funktionsnedsättning.

Vi kan alltså konstatera att grupperingen kön inte särskilt har utkristalliserat sig som en nyckelfråga, utifrån ett fördelningsperspektiv, när olika internationella städer har planerat eller implementerat vägavgifter.

4.3 Erfarenheter från Stockholmsförsöket³⁰

År 2006 genomfördes ett försök med trängselskatt i Stockholms innerstad inom ramen för det så kallade Stockholmsförsöket. Ett omfattande utvärderingsprogram genomfördes, bland annat omfattande samhällsekonomiska fördelningseffekter. Studiens huvudsyfte vara att undersöka vilka effekter ett permanentat trängselskattsystem skulle få för olika grupper av medborgare.

28 EU-projektet Curacao (Coordination of Urban Road User Charging Organisational Issues), 2009. Deliverable D2: State of the Art review.

29 Inför samråden i London inför införandet av trängselavgiftssystemet berördes effekter på män och kvinnor, men omfattas inte i uppföljningsprogrammet. (Uppgift Daniel Firth, Trafikkontoret Stockholm stad.) I attityd- och resvaneundersökningar finns även redovisning av svar per kön, men inte en aggregerad analys för snittningen män och kvinnor.

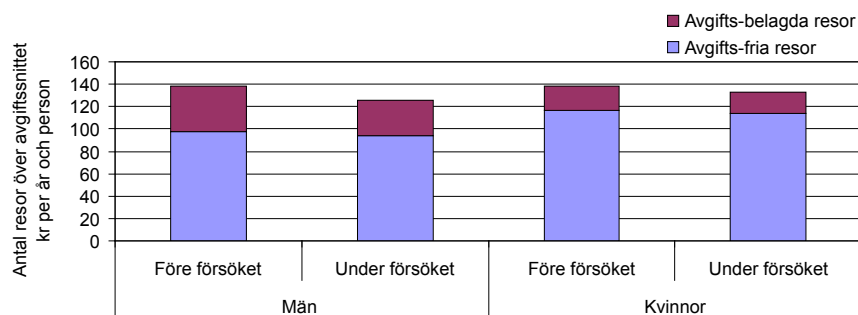
30 Transek, 2006:36. Samhällsekonomiska fördelningseffekter av Stockholmsförsöket.

De studerade effekterna av trängselskatten utgjordes av så kallade direkta trafikant-effekter, dvs. restidsvinster, kostnader för betald trängselskatt och anpassningskostnader.³¹ I studien ingick även att analysera tre hypotetiska scenarier av intäktsanvändning. De grupper som studerades var:

- Män och kvinnor
- Olika bostadsområden
- Olika konsumtionsutrymme
- Olika hushållstyper
- Olika åldersgrupper
- Födda i Sverige respektive utlandet

En viktig slutsats i studien är att variationen inom en grupp är mycket stor, många gånger sannolikt större än skillnaden mellan grupperns genomsnitt. Det är alltså genomsnittliga effekter för olika grupper som presenteras i resultatredovisningen nedan.

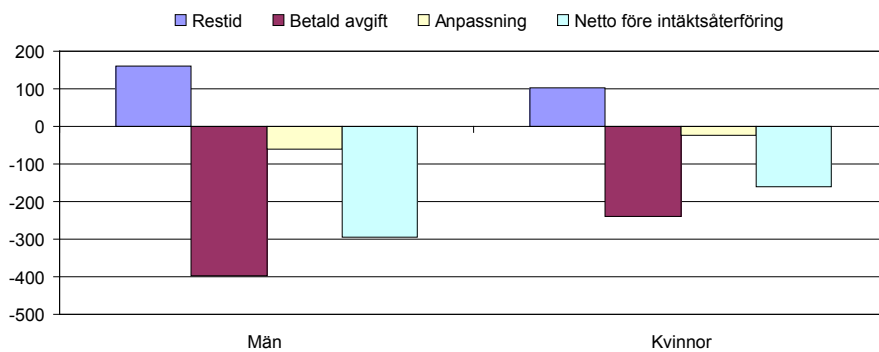
Som tidigare konstaterats i kapitel 3, gör män och kvinnor lika många resor, men män kör mer bil. Erfarenheterna från trängselskatteförsöket i Stockholm stärkte denna bild, då det konstaterades att män och kvinnor reste till innerstaden i ungefär samma utsträckning, men att män i högre grad än kvinnor gjorde avgiftsbelagda resor med bil. Studien visade också att män förändrade sitt resande mer till följd av trängselskatten jämfört med kvinnor. Män gjorde 22 procent färre avgiftsbelagda resor till och från innerstaden medan motsvarande siffra för kvinnor var 9 procent, se figuren nedan. En bidragande orsak till detta är att kvinnor, oftare än män, väljer bil först när andra resalternativ är uttömda. Män däremot hade troligen större möjlighet att förändra sitt resande från bil till andra färdmedel.



Figur 4.1. Resor till och från avgiftszonen under vardagar, exklusive genomfartsresor.

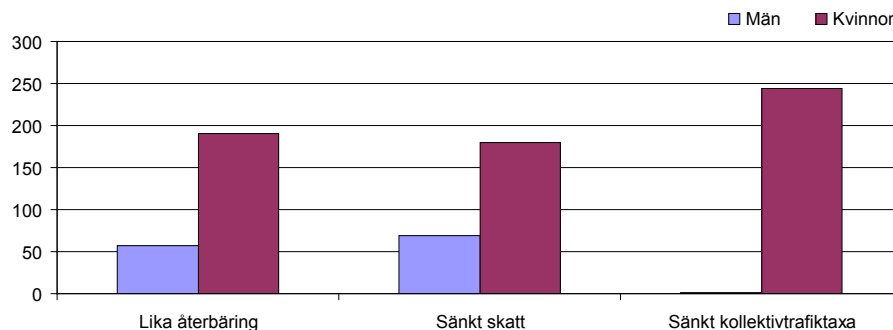
Män betalade ca 65 procent mer i trängselskatt än kvinnor, men erhöll samtidigt ca 60 procent större restidsvinster. Studien konstaterade att den sammantagna trafikanteffekten i genomsnitt var större för män, eftersom män betalade mer trängselskatt och fick större restidsvinster samtidigt som de förändrade sitt resande mest. Nettot av dessa tre parametrar är, enligt figuren nedan, mer negativt för män än för kvinnor. I praktiken uppstår givetvis även andra effekter, eventuellt t.ex. ökad trängsel i kollektivtrafiken, vilka är svåra att beräkna i en fördelningskalkyl.

31 Anpassningskostnader avser att fånga den uppoffring som en individ gör när denne förändrar sitt resande. Den s.k. rule-of-the-half ligger till grund för beräkning av anpassningskostnader.



Figur 4 2. Sammanlagda trafikanteffekter för män respektive kvinnor (kr/person och år)

Studien understryker att intäktsanvändningen har en avgörande betydelse för de samlade fördelningseffekterna. Tre hypotetiska scenarier analyserades: (i) lika återbäring, (ii) sänkt skatt eller (iii) sänkt kollektivtrafiktaxa. I en situation utan trängselskatt skulle män och kvinnor tjäna ungefär lika mycket på återbäring eller sänkt skatt, men däremot skulle kvinnorna tjäna något mer på sänkt kollektivtrafiktaxa. Om man i stället tar hänsyn till nettoeffekten av trängselskatten, dvs. beaktar både de direkta trafikanteffekterna för män respektive kvinnor, visar beräkningsexemplet att kvinnorna sannolikt är de största vinnarna av intäktsåterföringen. Enligt figuren nedan tjänar både män och kvinnor i länet på sänkt skatt och lika återbäring, även om kvinnorna vinner mer. Om intäkterna däremot används till sänkt kollektivtrafiktaxa gör kvinnor en avsevärt större samhällsekonomisk vinst eftersom kvinnor i genomsnitt åker mer kollektivt enligt dagens resmönster. Vid sänkt kollektivtrafiktaxa går männen däremot ± 0 , enligt samma beräkningsexempel.



Figur 4 3. Nettoeffekt för män respektive kvinnor vid intäktsanvändning (kr/person och år)

5 Sammanfattning

Följande kapitel baseras på de resultat som framkom vid en workshop inom uppdraget. Detta uppdrag är inte av kvantitativ karaktär utan i stället är ansatsen att, utifrån erfarenheter och resultat som redovisats i de tidigare kapitlen, kvalitativt belysa vilka möjliga effekter som kan uppstå för mäns och kvinnors resande till följd av trängselskatt i Göteborg. Workshopen genomfördes med några experter³² med erfarenhet av såväl jämställdhetsfrågor, trängselskattesystem som västsvenska paketet.

På workshopen framkom att utvärderingsprogrammet för det västsvenska paketet inte tydligt avser att särskilja effekterna från själva trängselskatten från effekterna av hela paketet. Motsvarande diskussion fördes tidigare även i Stockholm kopplat till utvärderingen av trängselskatteförsöket eftersom systemet ingick i ett paket av åtgärder, dvs. Stockholmsförsöket, som omfattade förbättrad kollektivtrafik och satsningar på infartsparkering. På workshopen gjordes därför heller inte en sådan tydlig gränsdragning mellan effekterna av trängselskatten respektive för det sammantagna åtgärdspaketet. Hade avsikten i uppdraget däremot varit att genomföra en kvantitativ analys, t.ex. med den jämställdhetsanpassade trafikprognosmodulen för SAMPERS, hade det varit betydligt viktigare att tydligt avgränsa sådana förutsättningar. Workshopens diskussion syftade i stället till att identifiera faktorer som kan ha betydelse för effekterna på mäns och kvinnors resande just i Göteborg.

Under workshopens diskussion gjordes inte heller någon skillnad mellan de två alternativa trängselskattazonerna i Göteborg, gul respektive blå eftersom, som redovisats i kapitel 2, effekterna totalt sett inte avsevärt skiljer sig åt.

Eftersom befintliga erfarenheter av fördelningseffekter gällande mäns och kvinnors resande främst finns att hämta från trängselskatteförsöket i Stockholm, var en utgångspunkt för diskussionen en jämförelse mellan de två städerna.

Diskussionen från workshopen har i detta kapitel sammanställts i följande områden:

- Resvanor, anpassningsmöjligheter och attityder
- Trängselskattens utformning, effekter och kompletterande åtgärder
- Trafikverkets rådighet

32 Karin Brundell-Freij, Charlotta Faith-Ell, Christer Persson och Björn Öhman, samtliga WSP.

5.1 Resmönster, anpassningsmöjligheter och attityder

Göteborg uppvisar till stora delar liknande mönster för utvecklingen av resvanor samt eventuella skillnader mellan män och kvinnors resande som Stockholm. Trafiken ökar även om inte resorna per person har blivit fler. Vi reser också längre idag än tidigare. Skillnaderna mellan mäns och kvinnors resvanor minskar över tid, samtidigt som ett antal könsrelaterade olikheter i resmönstren kvarstår. Män gör fortfarande fler (och längre) bilresor medan kvinnor gör en större andel av sina resor med kollektivtrafik.

En viktig skillnad mellan de båda storstäderna är emellertid resenärernas anpassningsmöjligheter. Detta innebär alltså vilka förutsättningar som finns för överflyttning mellan trafikslag, exempelvis från bil till kollektivtrafik, vid införandet av trängselskatt.

Göteborg är betydligt glesare än Stockholm, och har färre målpunkter i centrala staden. Många viktiga arbetspendlingsmål ligger utanför centrala Göteborg. Kollektivtrafiksystemet är på det hela taget mindre utbyggt i Göteborg än i Stockholm. Generellt kan en sådan förutsättning slå hårdare mot kvinnor än män på grund av att kvinnor i allmänhet har lägre inkomster och inte samma möjligheter att välja bil som färdmedel. Enligt resultaten från Stockholmsförsöket har kvinnor inte lika bra andrahandsalternativ vad gäller färdmedel.

Samtidigt har Göteborg en stor industrisektor, vilken ofta är mansdominerad, med kluster av arbetsplatsområden. Flera av dessa arbetsområden är emellertid idag helt oförsörjda av kollektivtrafik. På workshopen framkom att det är ett relativt vanligt fenomen att förlägga manliga skiftarbetsplatser så att bil är en förutsättning för att ta sig dit, medan kvinnliga skiftarbetsplatser ofta ligger bättre till ur ett kollektivtrafikperspektiv. Mot bakgrund av den relativt bristfälliga kollektivtrafikstrukturen ter sig bilen vara ett mycket konkurrenskraftigt färdmedel i Göteborgsregionen, både för män och kvinnor.

Bilens sociala roll är också en viktig faktor för dess konkurrenskraft.³³ Snabbhet, bekvämlighet och flexibilitet uppges i forskningen utgöra så kallade instrumentella motiv för bilanvändning. Därutöver finns också psykologiska motiv i form av människors värderingar, normer och attityder. Forskning indikerar att åtgärder för att minska bilanvändningen kan möta starkt motstånd på grund av bilens sociala roll, och att minskad bilanvändning många gånger inte är den första anpassningen som respons på styrmedel. Några typiska exempel på skillnader i värderingar och attityder som påvisats i nationella undersökningar³⁴ är att kvinnor i högre utsträckning än män:

- värderar miljö- och trafiksäkerhetsfrågor högre
- är mer kritiska till bilism på grund av dess negativa konsekvenser
- uttrycker större villighet att minska sin bilanvändning
- har en positivare inställning till kollektivtrafik
- har en mindre negativ inställning till styrmedel som syftar till att minska biltrafik.

33 BISEK programmet, Henrik Swahn (red), 2010. Bilens roll för mobiliteten - nu och i framtiden. Kapitel 2.

34 SIKÄ rapport 2002:5. Etappmål för ett jämställt transportsystem

Den tidigare redovisade attitydundersökningen i Göteborg tyder på vissa liknande mönster som ovan. Vidare visade undersökningen att kvinnor var marginellt mer positiva till trängselskatt än män. I Stockholm³⁵ visade attitydundersökningar kopplat till trängselskattförsöket att invånarna initialt var övervägande negativa till införandet, men successivt ändrade sig och blev mer positiva allteftersom försöket fortgick. Denna utveckling av acceptansen är enligt internationell forskning vanligt förekommande vid införande av exempelvis vägavgifter.³⁶ Boende innanför trängselskattazonen i Stockholm var mer positiva än övriga länsinnevånare och kvinnor mer positiva än män. Analyser indikerar att kvinnor varit mer positiva över tid till införandet i Stockholm än männen. Denna skillnad tycks dock kunna förklaras med kvinnors lägre biltillgång och att kvinnor behöver betala trängselskatt i mindre utsträckning än män. Sett till gruppen bilister var kvinnor däremot inte mer positiva än män till trängselskatt. Detta speglar att indelningen kvinnor respektive män inte utgör helt homogena grupper.

5.2 Trängselskattens utformning, effekter och kompletterande åtgärder

I Stockholm är det huvudsakligen avlastningen av trängsel som genererar samhälls-ekonomiska nyttor av trängselskatten. De, relativt få personer, som betalar trängselskatt i Stockholm får också relativt stora restidsvinster. Till skillnad från Stockholm är syftet med trängselskatten i Göteborg inte främst att åtgärda trängsel, utan i stället att finansiera ett ambitiöst infrastrukturpaket. Trängselsituationen i Göteborg är i utgångsläget betydligt mindre än i Stockholm, vilket gör att nyttorna från trängselskattesystemet totalt sett kommer att bli mindre.

I Göteborg härrör sig de samhälls-ekonomiska vinsterna av trängselskatten därför till cirka 50 procent från minskad trängsel och resterande 50 procent från förbättrad miljö. Det innebär att de som betalar trängselskatt i Göteborg inte erhåller lika stora (restids)nyttor som i Stockholm, utan nyttorna sprids i större utsträckning mellan betalande och icke-betalande. Med största sannolikhet kommer män i Göteborg att fortsatt resa mer med bil än kvinnor över det planerade trängselskattensnittet och därmed betala mer trängselskatt. Bilister som betalar trängselskatt och förblir i vägsystemet förlorar alltså i större grad än i Stockholm. Icke-bilister däremot, vilket oftare är kvinnor, kommer troligen att få större nettonyttor, medräknat miljövinster, än i Stockholm. Som tidigare nämnts visar attitydundersökningar också att kvinnor oftare värderar miljöfrågor högre än män.

Trafikminskningen i centrala Göteborg förväntas uppgå till ca 14 procent i maxtimmen, vilket motsvarar en minskning av 26 000 bilresor. Av dessa bilresor förväntas 8 000 resor överflyttas till kollektivtrafiken, 6 000 resor beräknas flytta över till gång och cykel och 12 000 resor försvinner sannolikt. Överflyttning från bil till gång och cykel förväntas bli större i Göteborg än i Stockholm. Detta kan vara ett tecken på att kollektivtrafikutbudet är mindre i Göteborg. Vad gäller längre cykelresor visar resvaneundersökningar att sådana i större utsträckning görs av män. Det kan alltså tänkas att den potentiella överflyttningen till cykel till stor del kommer att beröra män. Som tidigare berörts, visar forskning att kvinnor ofta har mindre anpassningsmöjligheter. Kvinnor väljer i högre utsträckning än män bil först när andra alternativ är uteslutna. I likhet med erfarenheterna från Stockholm kommer

35 Trafikkontoret Stockholm stad, preliminär version 2009-09-21. Analys av trafiken i Stockholm - med särskild fokus på effekterna av trängselskatten 2005-2008.

36 EU-projektet Curacao, 2009. Deliverable D2: State of the Art review.

sannolikt en större andel män än kvinnor i praktiken att förändra sitt bilresande vid införandet av trängselskatten. Samtidigt kan skillnaderna i anpassning mellan manliga och kvinnliga bilister vara något jämnare än i Stockholm mot bakgrund av det relativt sämre kollektivtrafikutbudet i Göteborg.

Vid utformningen av Stockholmsförsöket var fokus främst på arbetsresor. Det visade sig dock att den stora överflyttningseffekten hamnade på andra resor än arbetsresor, alltså resor som är något flexibla att flytta. I utformningen av trängselskattazonen i Göteborg har fokus lagts på såväl inköpsresor som arbetsresor. Processen har alltså haft ett större fokus på vardagslivsperspektiv där alla aktiviteter och förflyttningar är intressanta samt konnektiviteten i stadsbilden, vilket i forskningen anses ha stor bäring på ett jämställt transportsystem.³⁷

En betydande del av västsvenska paketet och intäkterna från trängselskatten ska gå till satsningar inom kollektivtrafiken. Kvinnor återfinns i högre grad än män i kollektivtrafiken, vilket gör att vid satsningar på kollektivtrafik är kvinnor som grupp vinnare (enligt dagens resmönster). Även om ett brett spektrum av åtgärder planeras inom kollektivtrafiksatsningen i Göteborg, så framkom under workshopen att en stor del av de totala medlen är inriktade mot tåg, exempelvis genom plattformståtgärder och Västlänken. Med anledning av att män bl.a. har en vidare arbetsmarknad geografiskt, reser män troligen i något högre utsträckning än kvinnor med regional tågtrafik. Sett i detta perspektiv kan det därmed tänkas att kollektivtrafiksatsningen i Göteborg i något högre utsträckning gynnar mäns kollektivtrafikresande. Överflyttningen från bil till kollektivtrafik medför sannolikt också en ökad trängsel i kollektivtrafiken, vilket drabbar kvinnor som grupp mer på marginalen.

Den generella kunskapsbilden är att bilister som stannar kvar i vägtransportsystemet är de största "förlorarna", medan de bilister som byter färdmedel förlorar något mindre. Kollektivtrafikanter kan förlora något på grund av ökad trängsel i kollektivtrafiken, samtidigt som de får en hög samhällsekonomisk nettonytta om intäkterna av trängselskatten återförs till kollektivtrafiksystemet. Generellt sett är kvinnor i större grad än män kollektivtrafikanter och män är oftare bilister. Mot bakgrund av det kan man säga att kvinnor, som sammantagen grupp, troligen är mer "gynnade" av trängselskatt än män. Samtidigt finns vissa tendenser som förändrar denna bild. Kvinnliga bilister är troligen mer "missgynnade" än manliga bilister, eftersom kvinnor ofta har sämre anpassningsmöjligheter och lägre inkomster. I Göteborg kan det som tidigare nämnts också tänkas att manliga kollektivtrafikanter är mer "gynnade" än kvinnliga kollektivtrafikanter på grund av stora satsningar inom spårtrafik. Indelningen kvinnor och män är alltså inte helt homogena grupper, och variationen inom grupperna kan ibland vara större än mellan grupperna.

37 VTI/WSP, 2010-09-09. Förslag till arbetsmodell för jämställd infrastrukturplanering.

5.3 Trafikverkets roll

Inför uppdraget efterfrågade Trafikverket förslag på åtgärder eller aktiviteter för att tydliggöra genusperspektivet i nuvarande satsningar. Generellt sett bör Trafikverket på ett systematiskt sätt anamma regeringens anvisning att jämställdhetsarbetet ska omfatta arbetsform, innehåll och resultat. Det handlar exempelvis om representation i grupper, vem som fattar beslut, vad beslutsunderlaget innehåller och faktisk påverkan på det avvägda beslutet. Jämställdhetsintegrering handlar om att på ett relevant sätt införliva jämställdhetsaspekten i Trafikverkets olika verksamhetsområden vare sig det handlar om forskning, samhällsplanering, fysisk planering, strategisk planering, aktörssamverkan eller myndighetsutövning etc. Jämställdhet i transportsystemet bidrar enligt regeringen till jämställdhet i samhället i stort.

Trafikverket utgör en av flera aktörer som arbetar för det västsvenska paketets genomförande. Paketet innehåller en rad olika infrastrukturåtgärder. Jämställdhetsperspektivets roll är viktig inte minst i tidiga skeden i alternativgenereringen. Intressant vore att genomföra tester för olika typer av infrastrukturåtgärder med den arbetsmodell³⁸ för jämställdhetsintegrering som utarbetats för planering av järnväg. Modellen anpassar de fyra jämställdhetspolitiska delmålen till transportområdet samt innefattar steg för att utreda hinder och möjligheter för att uppnå jämställdhetsmål på kort och lång sikt. På sikt är tanken att integrera jämställdhetskonsekvensbeskrivningar i den fysiska planeringsprocessens olika steg.

Samrådsprocesser framhålls som mycket viktiga i sammanhanget, såväl genomförandet som säkerställande av att kvinnor och män faktiskt kommer till tals vid samråden och att deras synpunkter beaktas likvärdigt. På så vis ökar möjligheterna till jämställt inflytande i beslutsprocessen.

Gestaltningsspörsmålet ter sig också intressant att belysa ytterligare utifrån ett jämställdhetsperspektiv och inte minst för de initiala åtgärder som avses genomföras inom det västsvenska paketet. Trygghetsaspekter är något som kvinnor oftare värderar högre än männen, samtidigt som män oftare råkar ut för oprovocerat våld. Om t.ex. en ny omstigningsplats inom det västsvenska paketet upplevs som mindre trygg torde det påverka fördelningen av nyttor, bland annat eftersom det påverkar den faktiska användningen. Om man satsar på gestaltning, trygghet och säkerhet på rätt sätt gynnas både män och kvinnor (även om kvinnor värderar detta högre).

Man kan även tänka sig arbetsplatsstudier där mäns och kvinnors resande belyses. Studier om hur restiden i vissa relationer påverkas hanteras inom det befintliga utvärderingsprogrammet för västsvenska paketet. Dessutom är det intressant att säkerställa att perspektivet vardagsliv fångas upp, dvs. inte bara förflyttningar på grund av arbetsresor. Vad gäller fördelningseffekter kan det även vara intressant att titta på andra grupper än män och kvinnor.

Ytterligare ett sätt att tydliggöra jämställdhetsfrågan i satsningarna är att i efterhand dokumentera hur processen har gått till och vilka val som gjorts utifrån detta perspektiv. Inom ramen för utvärderingsprogrammet för västsvenska paketet finns ett dokumentationsuppdrag. Trafikverket kan t.ex. verka för att säkerställa att jämställdhetsaspekter belyses inom ramen för en sådan processdokumentation.

38 Modellen har utvecklats av VTI/WSP.

6 Diskussion och slutsatser

På uppdrag av Trafikverket har WSP genomfört en studie om tänkbara effekter på mäns och kvinnors resande till följd av den planerade trängselskatten i Göteborg. Ansatsen är av kvalitativ karaktär och rapporten syftar till att fungera som ett diskussionsunderlag. Huvudsakliga frågor i rapporten är:

1. Vad innebär det planerade trängselskattesystemet i Göteborg?
2. Vad vet vi om resvanor och resmönster i Göteborg?
3. Vilka erfarenheter finns om fördelningseffekter för män och kvinnor till följd av vägavgifter i andra städer?
4. Vilka tänkbara effekter på mäns och kvinnors resande kan uppstå till följd av trängselskatten i Göteborg?

Det planerade trängselskattesystemet i Göteborg

- ✓ Trängselskattesystemet i Göteborg införs i januari 2013 för att minska trängselsituationen, uppnå förbättrad miljö samt för att finansiera det västsvenska infrastrukturpaketet.
- ✓ Systemutformningen av trängselskatten i Göteborg baseras på samma typ av system som finns i Stockholm, vilket administreras av Transportstyrelsen. Passage över zongränsen på vardagar klockan 06-18.30 innebär att trängsel-skatt kommer att tas ut med avgiftsnivåer som varierar mellan 8 och 18 kr. Maximalt skatteuttag per dag är 60 kr. Även en flerpassageregel planeras så att bilisterna kan passera ett obegränsat antal betalstationer under 30 eller 60 minuter.
- ✓ Analyser visar att trafiken kommer att minska med 10 procent i centrala Göteborg. Som följd av trängselskatten sker viss överflyttning av resor till andra färdmedel, samtidigt som vissa resor helt kommer att utebli. Boende i Göteborg bedöms betala mest, i genomsnitt 1 300 kr per invånare och år. Variationerna mellan skatteuttaget för olika stadsdelar i Göteborg beräknas bli stora. Göteborgs luftkvalitet beräknas inte påverkas i någon större utsträckning, även om utsläppen av koldioxid, flyktiga kolväten, partiklar och svaveloxider minskar.
- ✓ Göteborg är en glest utformad stad som tillsammans med låg befolkningstäthet gör det relativt svårt att kollektivtrafikförsörja staden. Kollektivtrafiken har en radiell struktur och att resa på ”tvären” är ofta svårt och tidskrävande. Många arbetsplatsområden saknar idag helt kollektivtrafikutbud. För att kunna ta emot fler resenärer i kollektivtrafiken när trängselskatten införs, planeras dock en rad förbättringsprojekt. Exempel på sådana satsningar är fler avgångar i kollektivtrafiken, fler busskörfält, nya och bättre gång- och cykelbanor, pendelparkeringar och olika typer av ITS-åtgärder.

Resvanor och resmönster i Göteborg

- ✓ Resvaneundersökningar visar att trafiken mellan 1989 och 2005 totalt sett har ökat i Göteborgsregionen, men inte antalet resor per person. Antalet resor har också blivit längre över tid, bland annat beroende på att folk bosätter sig allt längre från sina arbetsplatser. Färdmedelsfördelningen varierar betydligt mellan kommunerna i Göteborgsregionen. Exempelvis är kollektivtrafikandelen i Alingsås och Partille över 30 procent, medan motsvarande i Kungälv endast är 9 procent. Stora skillnader uppvisas även i restiden mellan färdmedel, och ofta tar det mer än 1,5 gånger så lång tid att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil.
- ✓ Män och kvinnor gör i genomsnitt lika många resor per dag i Göteborg, men däremot skiljer sig färdmedels- och ärendefördelningen mellan könen. Män gör fler bilresor än kvinnor, men mellan 1989 och 2005 har kvinnorna ökat sin andel av bilresorna. Att skillnaderna mellan män och kvinnors bilresande minskar kan förklaras av att allt fler kvinnor har arbete, egen ekonomi och körkort, vilket i sin tur har lett till att fler hushåll har tillgång till bil. Män i omgivande kommuner från Göteborg har däremot ökat sin andel av kollektivtrafikresorna. Vidare gör män fler, och längre, arbets- och tjänsteresor än kvinnor. Även livssituation påverkar resvanor, och i Göteborg uppvisar kvinnor i åldersgruppen 25-29 år, men även män över 50 år, en högre andel "hämta/lämna"-resor än motsatt kön i samma åldersgrupp.
- ✓ Attitydundersökningar i Göteborg visar bland annat att män är betydligt mer positiva till investeringar för biltrafik än kvinnor, medan kvinnor i klart större utsträckning än män är positiva till hastighetsåtgärder. Majoriteten av både män och kvinnor är positiva till en utbyggnad av kollektivtrafiken, men män något mer positiva till tåg tunnel och kvinnor i stället något mer positiva till att omvandla bilkörväg till kollektivtrafikkörväg. Majoriteten av både kvinnor och män var också negativa till ett eventuellt införande av trängselskatt. Attitydundersökningar visar också att trygghetsfrågor ofta värderas högre av kvinnor än män.

Fördelningseffekter för män och kvinnor av vägavgifter

- ✓ Med fördelningseffekter avses fördelningen av nyttor och kostnader mellan olika grupper i samhället till följd av en åtgärd eller paket av åtgärder. Identifieringen av grupper görs huvudsakligen utifrån ekonomisk/demografisk/geografisk status eller efter t.ex. färdmedelsanvändning. Fördelningseffekter är viktiga att belysa så att ingen grupp eller individ får orimliga nackdelar till följd av åtgärden. För att kunna uppnå olika samhällsmål vid införande av ett trängselskattesystem, behövs en balans mellan effektiviteten i själva systemet, t.ex. beträffande trafikflöden, och de fördelningseffekter som kan uppstå för olika grupper.
- ✓ Utvärdering av fördelningseffekter kan utgöra en viktig faktor för acceptans av vägavgiftssystem i städer, då forskning visar att den upplevda fördelningen av en föreslagen åtgärd kan skilja sig från den faktiska fördelningen av nyttor och kostnader.
- ✓ Internationella erfarenheter av planerade eller införda system med vägavgiftssystem i städer visar att fokus vad gäller fördelningseffekter inte särskilt har varit på grupperingen män respektive kvinnor. I stället har fokus legat mer på sociala konsekvensbeskrivningar för identifierade nyckelgrupper. Detta beror på att vad som ofta ger upphov till stora fördelningseffekter av vägavgifter är geografiska aspekter snarare än kön.

- ✓ Erfarenheter från försöket med trängselskatt i Stockholm var att män betalar mer trängselskatt än kvinnor eftersom de reser mer med bil, även över trängselskattesnittet. Manliga bilister förändrade sitt resande mer än kvinnliga bilister. Totalt sett beräknades att den direkta trafikanteffekten, dvs. nettot av betald trängselskatt, erhållna restidsvinster och anpassningskostnader till andra färdmedel, var mer negativa för män än kvinnor. Ett hypotetiskt beräkningsexempel visade att nettoeffekten för kvinnor var mer positiv än för män av intäktsåterföring till kollektivtrafiken.
- ✓ Indelningen kvinnor och män är inte helt homogena grupper, och variationen inom grupperna kan vara större än mellan grupperna.

Effekter på mäns och kvinnors resande i Göteborg av trängselskatt

- ✓ Mot bakgrund av bland annat Göteborgsregionens kollektivtrafikstruktur är bilen ett mycket konkurrenskraftigt färdmedel. Kollektivtrafiken är på det hela taget mindre utbyggd än i Stockholm, vilket medför att anpassningsmöjligheterna vid införandet av trängselskatten också är mindre.
- ✓ Trängselsituationen i vägsystemet är mindre i Göteborg än i Stockholm, vilket gör att de samhällsekonomiska nyttorna från trängselskattesystemet sammantaget kommer att bli mindre än i Stockholm. I Göteborg beräknas 50 procent av nyttorna härröras till följd av minskad trängsel och 50 procent från förbättrad miljö. Bilister som betalar trängselskatt "förlorar" alltså i större grad än i Stockholm, eftersom restidsnyttorna är lägre. De samhällsekonomiska nyttorna i Göteborg kommer alltså sannolikt att spridas mellan betalande och icke-betalande i större utsträckning.
- ✓ I likhet med erfarenheterna från Stockholm kommer sannolikt män i jämförelse med kvinnor att dels betala mer trängselskatt, dels förändra sitt resande från bil till andra färdmedel mer. Kvinnor har däremot ofta sämre anpassningsmöjligheter än män. Effekterna av trängselskatten på mäns och kvinnors resande kommer dock troligen inte att vara lika stora som i Stockholm med anledning av det relativt begränsade kollektivtrafikutbudet i Göteborgsregionen. En betydande del av investeringarna i det västsvenska paketet ska emellertid gå till satsningar i kollektivtrafiken.
- ✓ Generellt anses att bilister som stannar kvar i vägtransportsystemet är de största "förlorarna" av trängselskatt, medan de bilister som byter färdmedel förlorar något mindre. Kollektivtrafikanter kan förlora något på grund av ökad trängsel i kollektivtrafiken, samtidigt som de får en hög samhällsekonomisk nettonyttan om intäkterna av trängselskatten återförs till kollektivtrafiksystemet.
- ✓ Enligt dagens resmönster är kvinnor i större grad än män kollektivtrafikanter medan män oftare är bilister. Mot bakgrund av det kan man säga att kvinnor som grupp, givet intäktsåterföring till kollektivtrafiken, troligen är mer "gynnade" av trängselskatt än män. Orsaken är helt enkelt att kvinnor i mindre grad än män utnyttjar bilsystemet (där avgifterna betalas) medan de använder kollektivtrafiksystemet (där intäkterna återinvesteras) i högre grad än män.
- ✓ Om man i stället studerar fördelningseffekter inom respektive trafikantkategori blir däremot bilden en annan. Kvinnliga bilister är troligen mer "missgynnade" än manliga bilister eftersom kvinnor ofta har sämre anpassningsmöjligheter och lägre inkomster. I Göteborg kan det också tänkas att manliga kollektivtrafikanter är mer "gynnade" än kvinnliga kollektivtrafikanter på grund av stora satsningar inom spårtrafik.

Avslutningsvis konstaterar vi att jämställdhetsintegrering handlar om arbetsform, genomförande såväl som resultat. Samtidigt kvarstår frågor om hur jämställdhetsmålet ska hanteras i praktiken. Hur mäts faktiskt inflytande? Vilka kriterier avgör när transportbehov är tillfredsställda? Vilka åtgärder leder till det jämställda transportsystemet? Vi kan inte mot bakgrund av denna studie säga något om huruvida trängselskatt som åtgärd bidrar till ett jämställt transportsystem. Män och kvinnor är inte helt homogena fördelningsgrupper och vi kan därför heller inte peka ut något av könen som entydiga "vinnare" eller "förlorare" till följd av trängselskatten eller det västsvenska paketet. Som redovisats ovan blir bilden alltså något olika om man ser till män och kvinnor som sammantagna grupper eller män och kvinnor t.ex. som del i olika trafikantkategorier

Trafikverket har en viktig roll att verka för att relevanta fördelningseffekter belyses i planeringen av infrastrukturåtgärder. Regeringen anger att jämställdhet i transportsystemet medverkar till ett jämställt samhälle. Även om jämställdhet har funnits med i den transportpolitiska målbilden sedan år 2001, återstår ett stort utvecklingsbehov för den praktiska hanteringen. Ökad kunskap är ett av flera utvecklingsbehov i den fortsatta processen för jämställdhet i transportplaneringen. Lika inflytande i tidiga skeden för alternativgenerering, samråd och gestaltningsfrågor är också exempel på viktiga aspekter i jämställdhetsarbetet. Såväl kvantitativa som kvalitativa ansatser behövs för att driva jämställdhetsarbetet i transportplaneringen framåt.

Bilaga 1: Initiala åtgärder

Åtgärd	Kostnad miljoner kr Prisnivå 2009
Längre plattformar på Västra stambanan och på Väst kustbanan. De flesta plattformar blir 225 meter, övriga minst 170 meter.	300
Utbyggnad av busskörfält på väg 40, 155, 158, 190, E6, E20 och Västerleden	510
Utbyggnad/komplettering av busskörfält och hållplatser på exempelvis: Linnéstråket. Södra vägen, Alléstråket, Polhemsplatsen - Nils Ericsonterminalen, Östra hamngatan, E6 norr, Hjalmar Brantingsplatsen, Gamlestaden - Nils Ericsonterminalen)	350
Pendelparkering för tåg och buss på Västra stambanan, Väst kustbanan, Norge/Vänerbanan, Bohusbanan, Boråsbanan, E6 norr, väg 40, 155, 158, 190	100
Samordna spårvagnshållplatsen med pendeltågs-hållplatsen vid Gamlestadstorget	455
Förlängning additionskörfält vid E6 norrifrån, förlängning av parallellkörfält vid påfart E6 norrut samt trimning av trafiksignaler på Hisingsleden.	20
Ombyggnad av väg 155 mellan Syrahålsmotet och Vädermotet	710
Breddning med ett körfält på delar av E6 syd, Söderleden, Boråsleden och Säröleden. Kapacitetsförstärkning på Angeredsleden, Gråbovägen och eventuellt E20 Alingsåsleden.	96
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på ett antal gator	150
Bullerreducerande åtgärder	70
ITS-åtgärder, realtids- och störningsinformation på fordon, bytestpunkter, hållplatser och arbetsplatser. Jämförbara restider mellan bil och kollektivtrafik, realtidsinformation vid beslutspunkter via VMS, utveckling av trafiken. nu, utveckling av mobil resetjänst, attraktiv resetjänst längst E45 och väg 155 och samordning av trafikinformation och trafikledning	75
Marknadskommunikation inför trängselskatten	40
SUMMA:	2876

Bilaga 2: Attityder i Göteborg

Göteborgares attityder kring trafik finns presenterade i en undersökning från 2007³⁹. Attityderna för olika grupper varierar ibland kraftigt. För den här studien har fokus lagts på resultaten från grupperna ”kön”, ”subjektiv klass”, ”utbildning” och ”geografiskt område”. Subjektiv klass innefattar *arbetarhem, tjänstemannahem, högre tjänstemanna-/akademikerhem och företagarhem. Utbildning innefattar låg, medel-låg, medelhög och hög*. Geografiskt område innefattar *nord, öster, väster, centrum och Hisingen*.

Det är viktigt att beakta att rapporten är från 2007, alltså innan det fanns konkreta (och beslutade) planer på införande av trängselskatt i Göteborg.

Trängselskatt i Göteborg

När det gäller attityden till införande av trängselskatt i Göteborg är kvinnor något mer positiva än män. 22 procent av kvinnorna och 19 procent av männen är positiva⁴⁰.

Ett mönster som kan urskiljas är att det inte spelar så stor roll om respondenterna är arbetare, akademiker eller tjänstemän. Andelen positiva är tämligen likartad i de olika grupperna. Däremot om respondenternas utbildningsnivå studeras ses sambandet ”ju högre utbildning desto mer positivt inställd till trängselskatt”.

Mest positiva i Göteborgs stad är boende i ”Centrum⁴¹” med 32 procent positivt inställda. Minst positiva är boende på ”Hisingen” med 18 procent positivt inställda.

Det är viktigt att påpeka att den här attitydundersökningen genomfördes innan det beslutades att införa en trängselskatt i Göteborg. Om dessa siffror stämmer nu när det finns ett presenterat trängselskattförslag går inte att uttala sig om.

Bygg en tågtunnel under Göteborg

När det gäller attityden till byggande av Västlänken är män något mer positiva än kvinnor. 59 procent av männen och 50 procent av kvinnorna är positiva⁴².

När det gäller utbildning är personer med medelhög och hög utbildning något mer positivt inställda till Västlänken. Högre tjänstemän, akademiker och företagare är också något mer positiva till Västlänken än personer i arbetar- och tjänstemannahem. (Skillnaderna mellan grupperna är dock små.)

39 Göteborgarnas attityder i trafikfrågor. Väst-SOM-undersökningen 2007, Hernerud och Johansson

40 Procentsatsen är summan av respondenterna som svarat ”mycket bra förslag” och ganska bra förslag”.

41 ”Norr” innefattar Gunnared, Lärjedalen, Kortedala, Bergsjön. ”Öster” innefattar Härlanda och Örgryte.

”Väster” innefattar Majorna, Högsbo, Älvsborg, Frölunda, Askim, Tynnered och Styrso. ”Centrum” innefattar centrum och Linnéstaden och ”Hisingen” innefattar Torslanda, Biskopsgården, Lundby, Tuve-Säve, Backa och Kärra-Rödbo

42 Procentsatsen är summan av respondenterna som svarat ”mycket bra förslag” och ”ganska bra förslag”.

Mest positiva i Göteborgs stad är boende i ”Väster” med 58 procent positivt inställda. Minst positiva är boende i ”Nord” med 49 procent positivt inställda.

Bygg en ny älvförbindelse för biltrafik i Göteborg

När det gäller attityden till en ny älvförbindelse (för biltrafik) är män mer positiva än kvinnor. 80 procent av männen och 65 procent av kvinnorna är positiva⁴³.

Personer som definierar sig som arbetare och tjänstemän är något mindre positiva till en ny älvförbindelse än högre tjänstemän/akademiker och företagare. (Skillnaderna mellan grupperna är dock små)

Mest positiva i Göteborgs stad är boende på ”Hisingen” med 81 procent positivt inställda. Minst positiva är boende i ”Centrum” med 63 procent positivt inställda.

Hastighetsövervakning (ATK)

När det gäller utökning av automatisk hastighetsövervakning är 60 procent av kvinnorna positiva. Av männen är 41 procent positiva. Mest positiva är personer över 70. Om man jämför med året innan (2006) är färre positiva till utökad hastighetsövervakning.

Gällande socioekonomiska skillnader mellan människor spelar det inte så stor roll om personen är arbetare, tjänsteman, högre tjänsteman/akademiker eller företagare. Alla fyra grupperna ligger inom intervallet 46-53 procent positiva till utökad hastighetsövervakning. Det anmärkningsvärda är att alla grupperna utom företagare blivit mer negativa i sin inställning till automatiserad hastighetsövervakning. Företagare har dock ökat sitt stöd för denna typ av övervakning med 9 procentenheter på ett år.

Mest positiva i Göteborgs stad är boende i ”Norr” med 59 procent positivt inställda. Mest negativa är boende i ”Öster” med 45 procent positivt inställda.

Sänkt hastighet

Gällande attityden sänkt hastighet från 50 km/h till 30 km/h där många oskyddade trafikanter finns är även här kvinnor mer positiva än män. 68 procent av kvinnorna och 51 procent av männen är positiva.

Trenden är att respondenterna över en tioårsperiod har blivit mer positivt inställda till sänka hastigheter.

Mest positiva i Göteborgs stad är boende i ”Öster” med 64 procent positivt inställda. Mest negativa är boende i ”Hisingen” med 55 procent positivt inställda. Värt att notera är att en majoritet av de tillfrågade är positivt inställda till sänkt hastighet där många oskyddade trafikanter vistas.

43 Procentsatsen är summan av respondenterna som svarat ”mycket bra förslag” och ”ganska bra förslag”.

Fler kollektivtrafikkörfält

Gällande attityden till att avsätta kollektivtrafikkörfält från befintliga bilkörfält är kvinnor mer positivt inställda än män. 79 procent av kvinnorna och 70 procent av männen är positiva. Omvänt är det enbart 4 procent av kvinnorna och 10 procent av männen som tycker att det är ett dåligt förslag.

Mest positiva i Göteborgs stad är boende i "Väster" med 82 procent positivt inställda. Mest negativa är boende i "Hisingen" med 68 procent positivt inställda.

Slutsatsen som kan dras av detta är att det finns ett stort stöd för fler kollektivtrafikkörfält.

Bygg ut kollektivtrafiken

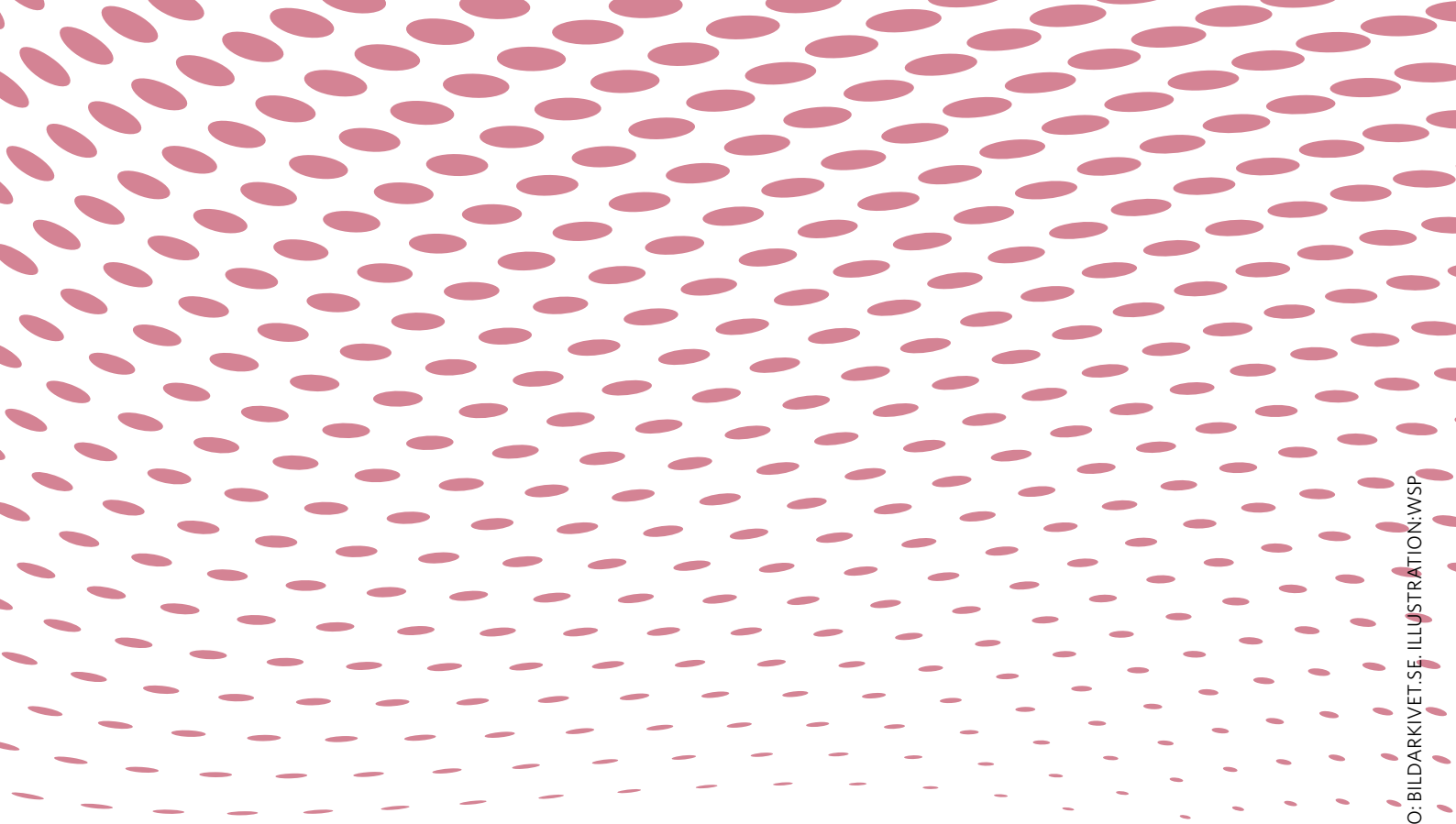
Gällande attityden till att bygga ut kollektivtrafiken är kvinnor marginellt mer positivt inställda än män. 90 procent av kvinnorna och 88 procent av männen är positiva⁴⁴. Omvänt är det enbart 2 procent av kvinnorna och 1 procent av männen som tycker att det är ett dåligt förslag eller ett mycket dåligt förslag.

Mest positiva i Göteborgs stad är boende i "Väster" med 92 procent positivt inställda. Mest negativa är boende i "Hisingen" med 87 procent positivt inställda. Att det är en så liten skillnad mellan mest positiv och minst positiv innebär att det finns ett stort stöd för utbyggnad av kollektivtrafiksystemet.

44 Den angivna procentsatsen är summan av respondenterna som svarat "mycket bra förslag" och "ganska bra förslag".

Referenser

- BISEK-programmet, Henrik Swahn (red), 2010. Bilens roll för mobiliteten – nu och i framtiden. Kapitel 2.
- De nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU och RES (2005/2006).
- EU-projektet Curacao (Coordination of Urban Road User Charging Organisational Issues), 2009. Deliverable D2: State of the Art review. Göteborgs stad, Trafikkontoret, Rapport nr 1:06. Resvaneundersökning bland arbetsplatser i Göteborg 2004-2005.
- Göteborgs stad, Trafikkontoret, Vägverket och Västtrafik, maj 2007. Resvanor i Göteborgsregionen 2005.
- Göteborgs stad, Trafikkontoret, meddelande 3:2010. Trafik- och resandeutveckling 2009. Larsson och Jalakas. Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv.
- Hernerud och Johansson , Väst-SOM-undersökningen 2007. Göteborgarnas attityder i trafikfrågor.
- Polk, 2005. Integration of Gender Equality into Transport Policy and Practice in Sweden. Research on women's issues in transportation, ISSN 1073-1652.
- Polk, 2008. Gender Mainstreaming in Swedish Transport Policy. Kapitel i boken: Uteng (red), Gendered Mobilities.
- Proposition 2008/2009:93. Mål för framtidens resor och transporter.
- RTK, Rapport 2009:03. Trender i Stockholmarnas resande – en jämförelse mellan RVU 86/87 och 2004.
- SIKA rapport 2002:5. Etappmål för ett jämställt transportsystem
- Transek, 2006:36. Samhällsekonomiska fördelningseffekter av Stockholmsförsöket.
- Stockholm stad, Trafikkontoret, preliminär version 2009-09-21. Analys av trafiken i Stockholm – med särskild fokus på effekterna av trängselskatten 2005-2008.
- WSP/VTI, rapport 2010-09-09. Förslag till arbetsmodell för jämställd infrastrukturplanering.
- www.jamstall.nu
- www.regeringen.se/sb/d/2593/a/14257
- www.regeringen.se/sb/d/3267
- www.vgregion.se



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se