

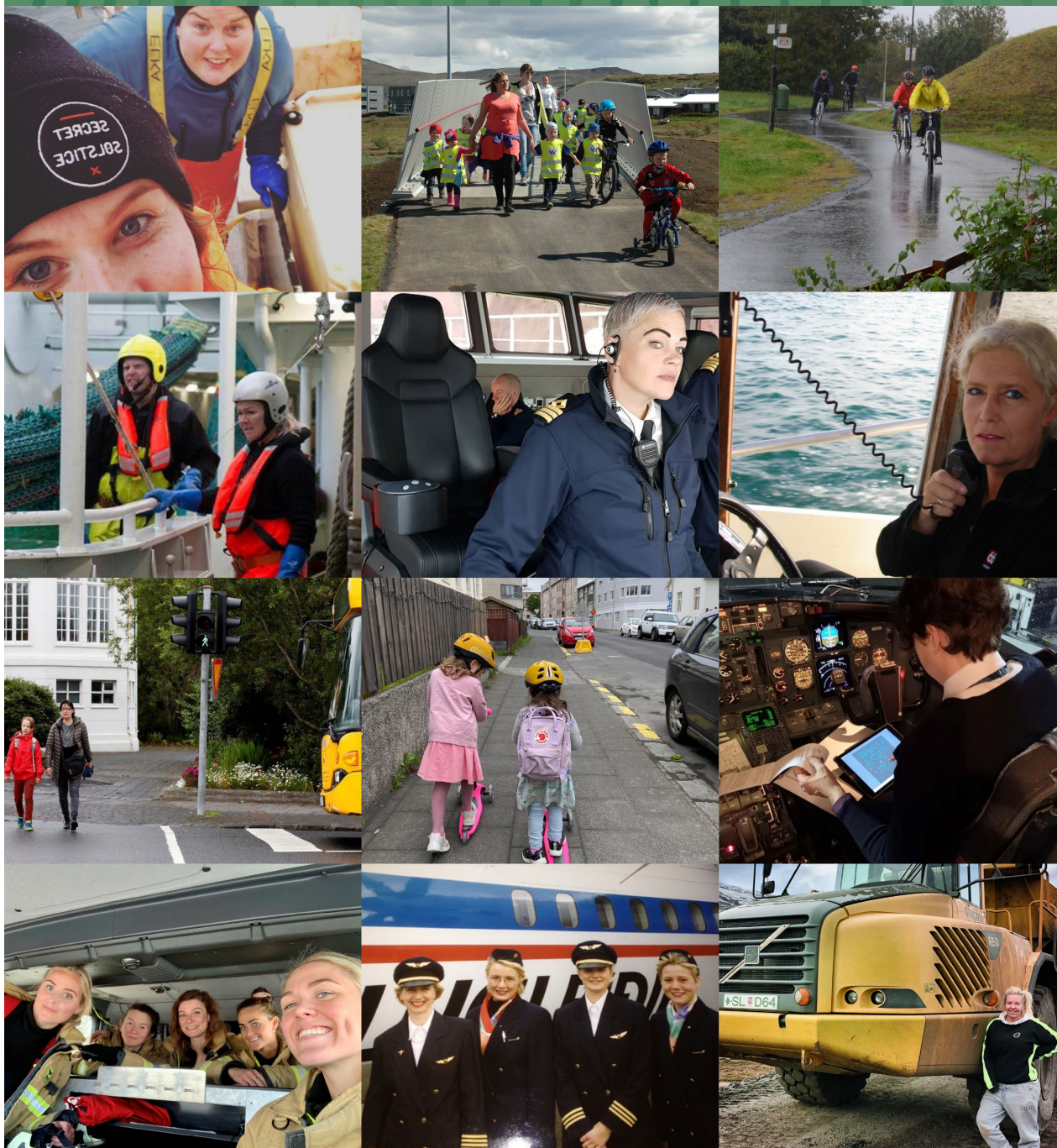
Ágúst 2021



Samgöngur og jafnrétti

Stöðugreining

Höfundar: Ásta Þorleifsdóttir og Sigrún Birna Sigurðardóttir



Stjórnarráð Íslands

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Sölvhólsgötu 7 – 101 Reykjavík

545 8200 / srn@srn.is

Höfundar:

Ásta Þorleifsdóttir og Sigrún Birna Sigurðardóttir

Ágúst 2021

©2021 – Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

ISBN 978-9935-494-22-1

stjornarradid.is

Ágrip

Í fljótu bragði kann að virðast lítil þörf á að beina jafnréttisglæraugunum að samgöngum. Raunin er þó önnur. Kynbundin notkun á samgöngukerfinu hefur verið rannsökuð ítarlega víða um heim frá aldamótum. Þeir þættir sem hafa helst verið skoðaðir eru ferðamáti, ferðatími, tilgangur ferða, leiðarval og vegalengd eftir kyni. Allar rannsóknir hafa sýnt fram á mun á ferðamynstri sem m.a. tengist kynbundnum hlutverkum sérstaklega gagnvart heimili og stórfjölskyldu, sem og aldri og tekjum.

Í þessari skýrslu eru birtar niðurstöður um kynbundinn mun á notkun og stöðu kynjanna m.t.t. samgangna í víðum skilningi. Í greiningunni er fyrst og fremst stuðst við meginlegar rannsóknir með könnunum og samkeyrslum gagna úr opinberum gagnagrunnum, t.d. þjóðskrá, ökutækjaskrá og skrám yfir skírteini og atvinnuréttindi, auk upplýsinga frá stofnunum og fyrirtækjum. Ferðavenjukannanir og kannanir á ferðum innan vinnusóknarsvæða hafa veitt mikilvægar upplýsingar um kynbundinn mun á ferðavenjum.

Niðurstöður rannsóknarinnar eru keimlíkar erlendum niðurstöðum hvað varðar ferðamynstur, þ.e. fjölda, vegalengd og ástæður ferða, en afar ólíkar um val á ferðamáta. Helstu niðurstöður eru að konur nota samgöngukerfið ekki síður en karlar en það er töluverður munur á vali á ferðamátum og ferðamynstri. Í samanburði við íslenska karla:

- fara konur fleiri en styttri ferðir á dag í fjölbreyttari erindum
- vinna konur oftast nær heimili en karlar
- virðast konur háðari ferðatíma til og frá vinnu
- ganga konur aðeins oftast til og frá vinnu en nota strætisvagna álíka mikið og karlar
- nota konur hjól mun sjaldnar, sérstaklega á veturna
- eru konur oftast farþegar í bíl
- nota konur einkabílinn ekki síður en karlar og er hann algengasti ferðamátinn
- eru konar löghlýðnari og valda sjaldnar slysum
- upplifa konur sig mun óöruggari, sérstaklega í blandaðri umferð, t.d. á göngu- og hjólastígum

Konur eru í miklum minnihluta þeirra sem starfa við samgöngur. Í greiningum á menntun og störfum í samgöngugreinum kom fram að mestur kynjahalli er á sjó en aðeins um 1% skipstjórnarmenntaðra eru konur. Minnstur munur er í flugi en hvergi í heiminum eru hlutfallslega fleiri konur starfandi flugmenn.

Almennt sýna niðurstöður marktækan mun á viðhorfum til notkunar á samgöngukerfinu.

Ásta Þorleifsdóttir og Sigrún Birna Sigurðardóttir

Efnisyfirlit

ÁGRIP	3
ÚTDRÁTTUR.....	9
1. INNGANGUR.....	11
1.1 GREINING Á STÖÐU OG FYRRI RANNSÓKNIR.....	11
1.1.1 Niðurstöður áfangaskýrslu	12
1.2 JAFNRÉTTISMAT SAMGANGNA	14
2. SAMGÖNGUR Á LANDI.....	16
2.1 ALMENN ÖKURÉTTINDI EÐA BÍLPRÓFIÐ	17
2.2 AUKIN ÖKURÉTTINDI.....	19
2.3 EIGNARHALD Á ÖKUTÆKJUM	20
2.3.1 Eignarhald ökutækja eftir kyni	20
2.3.2 Eignarhald á fólksbílum eftir búsetu	21
2.3.3 Eignarhald fólksbíla eftir hjúskaparstöðu og aldri.....	22
2.4 VAL Á ÖKUTÆKJUM OG ORKUGJAFAR	24
2.5 HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG AÐGERÐIR TIL ÚRBÓTA	26
3. UMFERÐARÖRYGGI OG UPPLIFUN.....	27
3.1 UMFERÐARSLYS.....	27
3.2 UMFERÐARSLYS EFTIR VEGFARENDARHÓP	29
3.3 UMFERÐARSLYS EFTIR RÍKISFANGI	29
3.4 UMFERÐARSLYS EFTIR ALDRI	30
3.5 AKSTUR OG ÖRYGGISUPPLIFUN Í UMFERÐINNI.....	32
3.6 HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG AÐGERÐIR TIL ÚRBÓTA	33
4. AKSTURSHEGÐUN OG UMFERÐARLAGABROT.....	34
4.1 UMFERÐARLAGABROT.....	34
4.1.1 Hraðakstur eftir kyni og aldri.....	35
4.1.2 Ölvunarakstur.....	37
4.1.3 Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna.....	39
4.2 AKSTURSHEGÐUN ALMENNINGS.....	40
4.2.1 Eigið mat á ökufærni.....	40
4.2.2 Ekið umfram hámarkshraða.....	41
4.2.3 Farsímanotkun undir stýri.....	42
4.2.4 Ekið undir áhrifum áfengis	43
4.2.5 Sætisbeltanotkun	44
4.3 HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG AÐGERÐIR TIL ÚRBÓTA	45
5. FERÐAVENJUR OG FRÁVIK.....	46
5.1 AÐGENGI AÐ BÍLUM OG FERÐIR	47

5.1.1	<i>Aðgengi að fólksbíl.....</i>	47
5.1.2	<i>Fjöldi bíla á heimili.....</i>	48
5.1.3	<i>Fjöldi ferða.....</i>	48
5.2	FERÐAMÁTI	49
5.2.1	<i>Almenningssamgöngur, áskriftarkort í strætó.....</i>	50
5.2.2	<i>Tilgangur ferðar.....</i>	51
5.2.3	<i>Ferðatími.....</i>	52
5.3	KÖNNUN Á FERÐAVENJUM BÍLLAUSRA.....	52
5.3.1	<i>Aðgengi að ökutækjum.....</i>	54
5.3.2	<i>Algengasti ferðamáti.....</i>	57
5.3.3	<i>Tilgangur ferðar.....</i>	59
5.3.4	<i>Helstu niðurstöður og aðgerðir til úrbóta fyrir bíllausa.....</i>	60
5.4	HELSTU NIÐURSTÖÐUR OG AÐGERÐIR TIL ÚRBÓTA	60
6.	STÖRF VIÐ SAMGÖNGUR.....	62
6.1	LANDSAMGÖNGUR SEM ATVINNA.....	62
6.1.1	<i>Bíliðngreinar og kyn.....</i>	63
6.2	SIGLINGAR	64
6.2.1	<i>Skipstjórnarréttindi.....</i>	64
6.2.2	<i>Skipstjórnarnám, vélstjórn og tengd námskeið.....</i>	65
6.2.3	<i>Vinnusókn á sjó.....</i>	66
6.2.4	<i>Staða kvenna í siglingum og sjósókn.....</i>	68
6.3	FLUG.....	69
6.3.1	<i>Flugréttindi.....</i>	69
6.3.2	<i>Flug sem atvinna.....</i>	70
6.4	AÐGERÐIR SEM STUÐLA AÐ JAFNRÉTTI Í SAMGÖNGUGREINUM	71
7.	UMRÆÐA.....	72
	VIÐAUKI 1 – SKÝRING Á FLOKKUNARKERFI AUKINNA ÖKURÉTTINDA	74
	VIÐAUKI 2 – HLUTFALL SKIPSTJÓRNARRÉTTINDA EFTIR KÓÐA RÉTTINDAFLOKKS OG KYNÍ.....	76
	VIÐAUKI 3 YFIRLIT YFIR FERÐAVENJUKANNANIR.....	78
	VIÐAUKI 4 YFIRLIT YFIR JAFNRÉTTISVÍSA	80

Myndaskrá

MYND 2-1. HLUTFALL KARLA OG KVENNA MEÐ ALMENN ÖKURÉTTINDI.....	17
MYND 2-2. AUKIN ÖKURÉTTINDI EFTIR KYNI RÉTTHAFA.....	20
MYND 2-3. EIGNARHALD KARLA OG KVENNA Á SKRÁÐUM ÖKUTÆKJUM EFTIR HJÚSKAPARSTÖÐU 2018	22
MYND 2-4. FÓLKSÞÍLAÐEIGN KARLA OG KVENNA 2020 EFTIR HJÚSKAPARSTÖÐU.....	23
MYND 2-5. ÖKUTÆKI EINHLEYPRA (ALLAR TEGUNDIR) 2017 EFTIR KYNI OG ALDURSHÓP	23
MYND 2-6 HLUTFALL EINHLEYPRA KVENNA SKRÁÐRA EIGENDUR FÓLKSÞÍLA, 2020	24
MYND 2-7. NÝSKRÁNINGAR ÞÍLA EFTIR ORKUGJAFI OG KYNI EIGANDA.....	25
MYND 2-8. MEÐALLOSUN CO ₂ (G/KM) FÓLKSÞÍLA EFTIR KYNI EIGANDA.....	25
MYND 3-1. FJÖLDI LÁTINNA Í UMFERÐINNI EFTIR KYNI Á TÍMABILINU 2003–2019.....	27
MYND 3-2. FJÖLDI ALVARLEGA SLASADRA Í UMFERÐINNI EFTIR KYNI Á TÍMABILINU 2003–2018.....	28
MYND 3-3. FJÖLDI LÍTIÐ SLASADRA Í UMFERÐINNI EFTIR KYNI Á TÍMABILINU 2003–2018.....	28
MYND 3-4. LÁTNIÐ Í UMFERÐINNI EFTIR KYNI OG ALDURSHÓP Á TÍMABILINU 2003–2019	30
MYND 3-5. FJÖLDI ALVARLEGA SLASADRA Í UMFERÐINNI EFTIR KYNI OG ALDURSHÓP ÁRIN 2003–2019.....	31
MYND 3-6. LÍTIÐ SLASADRI Í UMFERÐINNI EFTIR KYNI OG ALDURSHÓP ÁRIN 2003–2019.....	31
MYND 3-7. ÖRYGGISUPPLIFUN Í SAMGÖNGUKERFINU	33
MYND 4-1. HLUTFALL HRAÐAKSTURSBROTA EFTIR KYNI OG ÁRUM	34
MYND 4-2. ÖLVUNARAKSTUR, FJÖLDI BROTA EFTIR KYNI OG ÁRUM.....	35
MYND 4-3. AKSTUR UNDIR ÁHRIFUM ÁVANA- OG FÍKNIEFNA, FJÖLDI BROTA EFTIR KYNI OG ÁRUM.....	35
MYND 4-4. HRAÐAKSTURSBROT EFTIR KYNI 2005–2020	36
MYND 4-5. FJÖLDI HRAÐAKSTURSBROTA KARLA 2005–2020.....	36
MYND 4-6. FJÖLDI HRAÐAKSTURSBROTA KVENNA EFTIR ALDURSHÓPUM 2005–2020	37
MYND 4-7. ÖLVUN VIÐ AKSTUR, FJÖLDI BROTA EFTIR KYNI 2005–2020.....	37
MYND 4-8. FJÖLDI ÖLVUNARAKSTURSBROTA EFTIR ALDURSHÓPUM KARLA 2005–2020.....	38
MYND 4-9. ÖLVUNARAKSTURSBROT KVENNA EFTIR ALDURSHÓPUM 2005–2020.....	38
MYND 4-10. AKSTUR UNDIR ÁHRIFUM ÁVANA- OG FÍKNIEFNA EFTIR KYNI 2007–2020	39
MYND 4-11. AKSTUR UNDIR ÁHRIFUM ÁVANA- OG FÍKNIEFNA KARLA, FJÖLDI BROTA EFTIR ALDRI 2005–2020	39
MYND 4-12. AKSTUR UNDIR ÁHRIFUM ÁVANA- OG FÍKNIEFNA KVENNA, FJÖLDI BROTA EFTIR ALDRI 2005–2020	40
MYND 4-13. MAT Á EIGIN ÖKUFÆRNI.....	41
MYND 4-14. ÖKUHRÆÐI ÞAR SEM ER 30 KM HÁMARKSHRÆÐI EFTIR KYNI.....	41
MYND 4-15. ÖKUHRÆÐI ÞAR SEM ER 60 KM HÁMARKSHRÆÐI EFTIR KYNI.....	42
MYND 4-16. ÖKUHRÆÐI ÞAR SEM ER 90 KM HÁMARKSHRÆÐI EFTIR KYNI.....	42
MYND 4-17. NOTKUN FARSÍMA Í AKSTRI ÁN HANDFRJÁLS BÚNAÐAR	43
MYND 4-18. AKSTUR EFTIR EINN ÁFENGAN DRYKK.....	44
MYND 4-19. SÆTISBELTANOTKUN BÍLSTJÓRA INNANBÆJAR EFTIR KYNI	44
MYND 4-20. SÆTISBELTANOTKUN BÍLSTJÓRA Í UTANBÆJARAKSTRI EFTIR KYNI	45
MYND 5-1. AÐGENGI AÐ BÍL SKV. FERÐAVENJUKÖNNUNUM	47
MYND 5-2. TENGLS ÞÍLAÐEIGNAR VIÐ HLUTFALL FERÐA GANGANDI EÐA Á HJÓLI	48
MYND 5-3. ÞEIR SEM FÓRU ENGA FERÐ UMRÆDDAN DAG.....	49

MYND 5-4. HVERSU MIKLUM TÍMA TELUR ÞÚ ÞIG EYÐA SEM ÖKUMAÐUR AÐ MEÐALTALI Í UMFERÐINNI?.....	52
MYND 6-1. LAUN Í BÍLGREINUM EFTIR STARFSSTÉTT OG KYNI ÁRIÐ 2018	63
MYND 6-2. FJÖLDI KARLA OG KVENNA SEM LUKU SVEINSPRÓFI Í BÍLIÐNGREINUM 2007–2020.....	64
MYND 6-3. ATVINNUÞÁTTTAKA (N=FJÖLDI) Í FISKVEIÐUM OG TENGÐUM GREINUM 2008–2018.....	67
MYND 6-4 HLUTFALL KARLA OG KVENNA OG FJÖLDA VINNUSTUNDA Á VIKU VIÐ FISKVEIÐAR 2008–2018.....	68

Töfluskra

TAFLA 1-1. STAÐA OG TÆKIFÆRI TIL AUKINS JAFNRÉTTIS Í SAMGÖNGUM.....	10
TAFLA 2-1. HEFUR ÞÚ MEIRAPRÓF, Þ.E. RÉTTINDI TIL AÐ AKKA LEIGUBÍL, VÖRUBÍL EÐA RÚTU?	19
TAFLA 2-2. HLUTFALLSLEGT EIGNARHALD BIFREIÐA OG TÆKJA EFTIR KYNI.....	21
TAFLA 2-3. FÓLKSBÍLAEIGN EFTIR KYNI OG BÚSETU	21
TAFLA 3-1. FJÖLDI OG KYNJAHLUTFALL ALLRA SLASÐRA OG LÁTINNA Í UMFERÐINNI 2003–2019	29
TAFLA 3-2. FJÖLDI OG HLUTFALL SLASÐRA OG LÁTINNA EFTIR VEGFARENDARHÓPUM 2003–2019.....	29
TAFLA 3-3. FJÖLDI OG HLUTFALL SLASÐRA OG LÁTINNA Í UMFERÐINNI 2003–2019 EFTIR ÞJÓÐERNI	30
TAFLA 3-4. SLASÐIR OG LÁTNIR Í UMFERÐINNI 2003–2019 EFTIR ALDRI.....	32
TAFLA 5-1. HVERSÚ MARGIR BÍLAR ERU Á HEIMILINU?	48
TAFLA 5-2. FJÖLDI FERÐA UMRÆDDAN DAG.....	49
TAFLA 5-3. HVERNIG FÓRST ÞÚ EÐA BARNIÐ ÞITT ÞINNA FERÐA Í DAG?	49
TAFLA 5-4. MEÐ HVÆÐA HÆTTI FÓR BARNIÐ ÞITT /BÖRNIN ÞÍN Í GRUNNSKÓLANN SÍÐAST?	50
TAFLA 5-5. MEÐ HVÆÐA HÆTTI FÓRST ÞÚ TIL VINNU/SKÓLA SÍÐAST ?	50
TAFLA 5-6. AFSLÁTTAR- OG ÁSKRIFTARLEIÐIR STRÆTÓ EFTIR KYNI	51
TAFLA 5-7. HVER EFTIRTALINNA FULLYRÐINGA Á BEST VIÐ UM ÞIG/BARNIÐ ÞITT OG STRÆTÓ?	51
TAFLA 5-8. TILGANGUR FERÐAR.....	52
TAFLA 5-9. BAKGRUNNUR ÞÁTTTAKENDA	53
TAFLA 5-10. TILGANGUR FERÐAR.....	59
TAFLA 6-1. KYNJAHLUTFALL ATVINNUBÍLSTJÓRA VALINNA FYRIRTÆKJA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU	62
TAFLA 6-2. SKIPSTJÓRNARSKÍRTEINI – SKÍRTEINI Í GILDI – ALLIR RÉTTINDAFLOKKAR 2019	64
TAFLA 6-3. TEGUND RÉTTINDAFLOKKA SKIPSTJÓRNARMANNA EFTIR KYNI.....	65
TAFLA 6-4. FISKVEIÐAR, HEILDARFJÖLDI VINNUSTUNDA Á VIKU EFTIR KYNI OG ÁRUM (FLOKKUR A-3).....	67
TAFLA 6-5. FLUGMANNSPRÓF Í GILDI 2019 EFTIR KYNI.....	70
TAFLA 6-6. SKIPTING STJÓRNENDA ÍSAVIA OHF. EFTIR KYNI OG MEÐALALDRI	71

Útdráttur

Markmið þessarar skýrslu er að leggja mat á kynbundna notkun samgöngukerfisins og vera grunnur að jafnréttismati stefnu og aðgerða. Samhliða er gerð grein fyrir stöðu kynjanna í störfum við samgöngur. Jafnréttismatið byggir á markmiði laga nr. 150/2020 um jafna stöðu og jafnan rétt kynjanna, sem er að koma í veg fyrir mismunun á grundvelli kyns og koma á og viðhalda jafnrétti og jöfnum tækifærum kynjanna á öllum sviðum samfélagsins. Allt fólk skal eiga jafna möguleika á að njóta eigin atorku og þroska hæfileika sína óháð kyni. Því skal við alla stefnumótun gæta jafnréttis og sjónarmið þess fléttuð inn í áætlanagerð, ákvarðanatöku og aðgerðir á vegum stjórnvalda. Þrátt fyrir að jafnréttissjónarmið skuli vera lögð til grundvallar áætlanagerð hefur það hvorki verið gert með formlegum hætti við gerð samgönguáætlunar né forgangsroðun samgönguverkefna fyrr en nú.

Rannsóknir hafa sýnt fram á merkjanlegan kynbundinn mun á notkun samgöngukerfisins. Á grundvelli þeirra má álykta að þörf fyrir framkvæmdir, aðgerðir og þjónustu taki mið af notkun og því kynni forgangsroðun að vera önnur væri horft til áætlana með jafnréttisglærum.

Til að koma til móts við þarfir kvenna í samgöngukerfinu þurfa mótvægisáðgerðir að taka mið af því að ferðamynstur mótask af atvinnuþátttöku, félagslegri virkni og hlutverkum en konur sinna oft mun fjölbreyttari hlutverkum sem krefjast fleiri en styttri ferða, gjarnan utan háanna samgöngukerfisins. Við stefnumótun, forgangsroðun framkvæmda og aðrar aðgerðir í samgöngukerfinu er vert að hafa í huga að þær hafa mismunandi áhrif á daglegt líf einstaklinga og hópa.

Niðurstöður rannsókna sýna að vænlegir valkostir til þess að bæta stöðu kvenna í samgöngum eru nokkrir. Í töflu 1-1 eru dregnir fram þeir helstu ásamt tillögum til úrbóta. Taflan byggir á niðurstöðum rannsókna, greininga og ferðavenjukannana sem og fræðilegri umfjöllun héraendis sem erlendis.

Tafla 1-1. Staða og tækifæri til aukins jafnréttis í samgöngum

Staða	Tækifæri til úrbóta	
Ákvarðanataka <i>Karlar stjórnað ákvarðanatöku</i>	Hlutfall kvenna fer hækkandi í stjórnunarstöðum samgöngustofnana. en ákvarðanir um stærri framkvæmdir í samgöngumálum eiga sér flestar langan undanfara.	Tækifæri eru til þess að auka áhrif kvenna þegar kemur að ákvarðanatöku, bæði við forgangsröðun stærri framkvæmda og í nærumhverfi.
Almennings-samgöngur	Ekki er merkjanlegur munur á notkun kynjanna á almenningssamgöngum. Konur telja áætlanaflog of dýrt og nýta afsláttarfargjöld meira en karlar en þær nota það meira í einka- eða fjölskyldutengdum erindum en karlar.	Hraðleiðir milli þéttbýliskjarna og hverfa gætu gagnast konum vel. Loftbrú er veigamikið skref í þá átt að gera áætlunarflug aðgengilegra konum.
Atvinna	Mikill kynjamunur er í samgöngum sem atvinnugrein og skortur á fyrirmyndum.	Mikilvægt að styrkja konur til að sækja sér menntun og reynslu á sviði samgangna. Skapa þarf fyrirmyndir og hvetja fyrirtæki og stofnanir til að veita konum brautargengi. Liður í slíku er verkefnið Konur og siglingar.
Akturshegðun og umferðaröryggi	Konur upplifa sig ööruggari í umferðinni og fylgja lögum og reglum oftar en karlar. Hraðakstur og akstur undir áhrifum fíkniefna eða ölvunar er mun algengari meðal karla en kvenna.	Nýta niðurstöður jafnréttisgreiningar til að gera aðgerðir í öryggisátt markvissari. Beina ætti skilaboðum og áróðri sérstaklega til karla. Aukið eftirlit og aðskilnaður ferðamáta er líklegur til að auka öryggi og jafna kynbundinn mun.
Byggðapróun búsetugæði	Konur meta búsetugæði meira en karlar. Greiðfærni innan vinnusóknarsvæða skiptir þær meira máli, aðgengi að fjölbreyttri þjónustu, menningu o.s.frv.	Við skipulag samgangna þarf m.a. að huga að áhrifum á samþættingu atvinnu- og fjölskyldulífs, öryggi og barnvænleika. Aðgengi og tími sem varið er í samgöngur er stór þáttur í mati búsetugæða.
Árangursmat	Skortur er á upplýsingum og sem hamlar setningu raunhæfra, mælanlegra markmiða.	Kerfisbundin gagnaöflun og rannsóknir þar sem fylgst er með þróun ástandsvísa um jafnrétti.

1. Inngangur

Samgöngur eru grundvöllur nútímasamfélags og veitukerfi sem tryggir að fólk og vörur komist milli staða fyrir öryggi, þjónustu, menntun, atvinnu og aðgengi að samfélaginu. Samgöngur eru einnig mikilvæg atvinnugrein og eru undirstaða meirihluta landsframleiðslu en þess ber að geta að ferðaþjónusta byggir að mestu á samgöngum.

Samgönguáætlun er ein yfirgripsmesta áætlun stjórnvalda þar sem lögð er fram stefna með tillögum til fjárlaga og sú sem mestu skiptir fyrir búsetugæði og atvinnulíf, þ.m.t. samkeppnishæfni svæða. Í samgönguáætlun eru markmið um stefnu, forsendur og þróun samgangna til fimmtán ára ásamt aðgerðaáætlun til fimm ára.

Samkvæmt lögum um jafna stöðu og jafnan rétt kynjanna nr. 150/2020 skal gæta jafnréttissjónarmiða í allri stefnumótun stjórnvalda og sjónarmið jafnréttis skulu fléttuð inn í áætlanagerð, ákvarðanatöku og aðgerðir á vegum ríkisins, þ.m.t. samgönguáætlun. Hingað til hafa samgöngur hvorki verið skoðaðar m.t.t. mismunandi þarfa og hagsmuna kynja né áhrifa þeirra á vinnusókn eða tækifæra til nýsköpunar.

Markmið þeirrar vinnu sem hér birtist er að jafnréttismeta samgöngur, greina kynbundinn mun á notkun og samgöngum sem atvinnugrein og koma með tillögum að aðgerðum eða leiðum til úrbóta.

Tengsl við aðrar opinberar áætlanir

Nauðsynlegt er að meta stöðu jafnréttis í samgöngum, með hvaða hætti aðgerðir hafa núna og hafa áður haft áhrif á ferðamynstur kvenna og atvinnuþátttöku. Verkefnið styður við samgöngu- og byggðaáætlun og aðgerðaáætlun í loftslagsmálum, auk þess að vinna með undirmarkmið heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun nr. 3, 5, 8, 10, 11, 12 og 13. Loks ber að nefna verkefni í framkvæmdaáætlun um jafnréttismál sem snúa m.a. að kynjaðri hagstjórn og fjárlagagerð og þar með fjárveitingum til samgöngumála.

1.1 Greining á stöðu og fyrri rannsóknir

Rannsóknir erlendis á síðustu árum hafa bent til þess að umtalsverður munur sé að ferðavenjum karla og kvenna. Samkvæmt niðurstöðum eru ferðavenjur kvenna flóknari sem stafar af mun fleiri og fjölbreyttari hlutverkum kvenna í samfélaginu. Konur fara fleiri en styttri ferðir sem tengjast stórfjölskyldu á meðan karlar fara í færri en lengri ferðir. Þrátt fyrir minnkandi mun á atvinnuþátttöku kynjanna virðast kynbundin ferðamynstur haldast. Á vinnumarkaði eru ríkjandi gildi þar sem verðmat „hefðbundinna kvennastarfa“ er lægra en störf karla og „hefðbundin kvennastörf“ oftast í boði í nærumhverfi sem hefur áhrif á ferðamynstur.¹ Þá hafaverið unnar

¹ Yael Hasson and Marianna Polevoy, 2011 Gender Equality initiatives in transportation policy https://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf

greiningar á stefnu í samgöngum, innleiðingu jafnréttissjónarmiða og áhrifum á kynbundin ferðamynstur m.a. á Svíþjóð^{2,3} sem veita góða innsýn í stöðu og mögulegar leiðir.

Á síðustu árum hafa verið unnin nokkur rannsóknaverkefni í samgöngum sem hafa gefið sterkar vísbendingar um að kynbundinn munur sé á notkun samgöngukerfisins á Íslandi. Þessar rannsóknir hafa hins vegar ekki haft það að markmiði að skoða kynjamun. Í þessu verkefni var farið yfir þessar fyrirliggjandi rannsóknir og gögn og þau skoðuð m.t.t. kynjamunar. Eign ökutækja var skoðuð sem vísbending um aðgengi og hreyfanleika m.t.t. kynjahlutfalla. Þá var á árunum 2013–2014 unnin félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands sem veitti innsýn í ólíka notkun karla og kvenna, bæði út frá tilgangi ferðar en ekki síður greiðslugetu. Meðal þess sem kom í ljós var að það hallar á konur varðandi ýmis starfshlunnindi sem snúa að samgöngum, s.s. aðgang að fyrirtækjabíl, aksturspeningum, ferðalögum og dagpeningum, sem allt má telja til launa og ýtir undir kynbundinn launamun. Það er skemmst frá því að segja að allar rannsóknir og gögn sem skoðuð voru sýndu afgerandi mun á milli kynjanna, hvort sem var m.t.t. vegakerfis eða flugs.

Niðurstöður fyrrgreindra verkefna urðu kveikjan að frekari rannsókn á kynbundnum mun á notkun samganga og atvinnuþátttöku í þeim. Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar og Framkvæmdasjóður jafnréttismála styrktu á árunum 2017–2020 frekari greiningu og gagnaöflun til að varpa ljósi á stöðu kvenna í samgöngum, jafnt m.t.t. atvinnu og notkunar á samgöngukerfi. Árið 2019 var þema Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar að styrkja konur í siglingum sem vakti athygli á dapurri stöðu kvenna í siglingum sem höfðu verið vel liðtækar á öldum áður. Á því ári hófst vinna héraendis við að leita leiða til að hvetja konur til að hasla sér að nýju völl á sjó.

1.1.1 Niðurstöður áfangaskýrslu

Samgöngukerfið er það grunnkerfi sem allir íbúar og gestir landsins nota alla daga, beint eða óbeint, með einum eða öðrum hætti, til fólks- og vöruflutninga. Samgönguinnviðir eru einn mikilvægasti þáttur í að minnka fátækt og auka jafnræði íbúa. Sögulega séð nýttu karlmenn samgöngukerfi umfram konur þar sem þeir voru sá sem vann að heiman á meðan konurnar sinntu heimilis- og uppeldisstörfum, ef undan er skilin sjósókn íslenskra kvenna fyrr á öldum. Þátttaka kvenna í atvinnulífinu hefur stóruð á síðustu áratugum og er hún er hvergi meiri innan ríkja Efnahags- og framfarastofnunarinnar (OECD), eða tæp 80% meðan atvinnuþátttaka íslenskra karla er um 85% skv. gögnum Hagstofu.⁴ Lönd með meiri atvinnuþátttöku kvenna búa almennt við meiri hagsæld en lönd með minni þátttöku kvenna og því er mikilvægt að huga að ekki síður að þörfum kvenna en karla í samgöngum.

Hefðbundnar samgönguáætlanir, skipulag og umferðarlíkön taka almennt ekki sérstakt tillit til mismunandi ferðamynsturs karla og kvenna. Erlendar rannsóknir hafa sýnt að konur og karlar nota samgöngur ekki eins, kynin eru með ólík ferðamynstur og mismunandi þættir hefta ferðamöguleika. Þessar rannsóknir hafa sýnt fram á kynbundinn mun á vali á ferðamáta, tilgangi

² Merritt Polk, 2005; Intergration of Gender equality into transport policy and practice in Sweden

³ https://www.trafa.se/globalassets/pm/2016/pm-2016_16-jamstalldhetsanalys-av-trender-inom-transportsektorn.pdf

⁴ <https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/felagsmal/konur-og-karlar-a-islandi-2019/>

ferða, tíðni og vegalengd ferða. Þessi munur stafar af um margt ólíku félagslegu og efnahagslegu hlutverki kynjanna, t.d. ábyrgð á heimilisstörfum og barnauppeldi, sem og búsetu, stéttastöðu og launamun. Það var fyrst á þessari öld sem gerðar voru greiningar á kynjaáhrifum forgangsroðunar samgönguverkefna erlendis. Þekking á notkun, þ.m.t. kynbundinn munur á notkun og þörfum, skiptir máli fyrir árangur aðgerða í samgöngum sem og öðrum opinberum áætlunum. Má þar nefna aðgerðaáætlun í loftslagsmálum, en erlendar rannsóknir hafa sýnt að ferðamynstur kvenna og val á ferðamáta og ökutækjum er mikilvægt til að markmið um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum náist⁵.

Kynbundin áhrif hafa ekki verið rannsökuð hérlendis fyrr en með þessu verkefni en vinna við það hófst árið 2018. Þar af leiðandi er erfitt að meta hvort fyrst og fremst sé tekið mið af ferðamynstrum og þörfum karla við áætlanagerð og forgangsroðun verkefni þó ljóst sé að nánast allar ákvarðanir um samgönguframkvæmdir voru til skamms tíma teknar af körlum sbr. umfjöllun í áfangaskýrslu⁶.

Við gagnaöflun hafa sífellt komið fram nýjar og óvæntar upplýsingar sem sýna marktækan kynbundinn mun á notkun samgöngukerfisins en hingað til hefur almennt verið talið að jafnrétti ríkti í samgöngum. Frumniðurstöður voru eftirfarandi og birtust í áfangaskýrslu verkefnisins⁷ :

- ✓ Í fyrsta lagi var mikill kynjamunur í eignarhaldi bifreiða þar sem mikill meirihluti fólksbíla er skráður í eigu karla. Var talið að þessi munur kynni að stafa af hjúskaparstöðu en að eignarhaldið væri jafnara meðal einhleypra. Svo reyndist þó ekki vera því að 29.000 konur sem ekki eru skráðar í hjúskap eða sambúð, langflestar á höfuðborgarsvæðinu, voru ekki skráðar eigendur bifreiða. Skert aðgengi að bíl hefur áhrif á vinnusókn og aðgengi að vinnumarkaði, lífsgæði, fjölskyldulíf og almenna samfélagsþátttöku. Því var talið nauðsynlegt að skoða frekar ferðavenjur þessa hóps því að skv. ferðavenjukönnunum virtust einungis 4% kvenna á höfuðborgarsvæðinu ferðast með almenningssamgöngum til og frá vinnu og fáar konur hjóla. Talið var að kerfisbundinn launamunur kynjanna og slakari fjárhagsstaða útskýri að einhverju leyti þennan mikla mun á bifreiðaeign milli kynjanna.
- ✓ Annað mikilvægt sjónarmið sneri að ferðavenjum. Í ferðavenjukönnunum hér á landi hafa komið fram vísbendingar um að konur á höfuðborgarsvæðinu fari oftar gangandi til vinnu eða skóla en hjóla sjaldnar en karlar. Þær séu oftar farþegar en bílstjórar í einkabílum, þrátt fyrir að þær fari örlítið fleiri ferðir en karlar. Ekki hefur verið gerð ítarleg kortlagning á ferðamáta kvenna, t.d. ferðafjölda, vegalengdum eða ferðatíma miðað við önnur erindi en vinnu/skólasókn. Nefna má að í ferðavenjukönnunum í Þýskalandi er tilgangur ferða ein aðalbreytan þar sem kynbundið misræmi virðist vera þrautseigt, t.d. ef skoðaðar ferðir eru til að sinna þörfum annarra fjölskyldumeðlima. Því sé nauðsynlegt að skoða stefnumótun í stærra samhengi svo unnt sé að takast á við undirliggjandi orsakir.

⁵ Anna Samulesson 2014: Automobility, car-normativity and sustainable movement(s)

<https://ep.liu.se/ecp/095/015/ecp13095015.pdf>

⁶ Lilja G. Karlsdóttir og Ásta Þorleifsdóttir: Samgöngur og jafnrétti, áfangaskýrsla (2018). [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/samgongur_og_jafnretti_oppfaert/\\$file/Samg%C3%B6ngur%20og%20jafnr%C3%A9tti_%C3%A1fangask%C3%BDrsla_20181012.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/samgongur_og_jafnretti_oppfaert/$file/Samg%C3%B6ngur%20og%20jafnr%C3%A9tti_%C3%A1fangask%C3%BDrsla_20181012.pdf)

⁷ Lilja G. Karlsdóttir og Ásta Þorleifsdóttir: Samgöngur og jafnrétti, áfangaskýrsla (2018). [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/samgongur_og_jafnretti_oppfaert/\\$file/Samg%C3%B6ngur%20og%20jafnr%C3%A9tti_%C3%A1fangask%C3%BDrsla_20181012.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/samgongur_og_jafnretti_oppfaert/$file/Samg%C3%B6ngur%20og%20jafnr%C3%A9tti_%C3%A1fangask%C3%BDrsla_20181012.pdf)

- ✓ Í vinnusóknarsvæðisrannsóknum ViaPlan og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins kom í ljós kynbundinn munur sem ætti að taka tillit til við forgangsroðun verkefna. Nægir að nefna að fjallvegir innan vinnusóknarsvæða hefta konur meira en karla, væntanlega vegna færðar og smærri ökutækja, sem og fjölþættra hlutverka í nærumhverfi sem hafa áhrif æskilegan ferðatíma. Þrátt fyrir að jafnréttissjónarmið skuli vera lögð til grundvallar áætlanagerð hefur svo hvorki verið með formlegum hætti við gerð samgönguáætlunar né við forgangsroðun verkefna og sjónarmiði kvenna sjaldan verið haldið á lofti.
- ✓ Ferðamátar kvenna eru áhugverðir í ljósi umhverfissjónarmiða og aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum þar sem megináhersla er á orkuskipti í samgöngum til að mæta skuldbindingum Íslands. Við könnun á bifreiðaskrá 2018 kom í ljós að bílar í eigu kvenna eru almennt sparneytnari og að 43% vistvænna bíla voru skráðir í eigu kvenna, þrátt fyrir að konur ættu aðeins um þriðjung allra fólksbíla. Konur virtust því meðvitaðri um áhrif eigin samgöngumáta á umhverfi, mengun og loftslagsbreytingar. Þá hafa erlendar rannsóknir sýnt að ferðamynstur kvenna, val á ferðamáta og ökutækjum virðist taka mið af umhverfissjónarmiðum en rannsóknir skortir til staðfestingar.
- ✓ Samgöngur eru mikilvæg atvinnugrein en hlutfall starfandi kvenna er lágt í samgöngugreinum. Í sjávarbyggðum er mikill kynbundinn launamunur. Aðeins um 1% skipstjórnamanna eru konur og hlutfall þeirra á sjó afar lágt, en meirihluti þeirra sem starfa við fiskvinnslu í landi eru konur. Á sjó ríkir fullt jafnrétti í launum en verðmat starfa á landi afar breytilegt og því ljóst að átaks er þörf til að jafna þann mun. Líklegt þótti að svipuð staða gæti verið uppi í öðrum samgöngugreinum og því vert að kanna nánar.

Þessar niðurstöður gáfu vísbendingar um að umtalsverður kynbundinn munur væri til staðar og því gild ástæða til frekari rannsókna. Ljóst var að til að leita svara við þeim álitaefnum sem framkomu í forverkefni var nauðsynlegt að afla frekari gagna. Þau gögn og úrvinnslu myndu nýtast til þess tryggja að ákvarðanir taki mið af þörfum jafnt karla sem kvenna er mikilvægt að aðkoma beggja kynja sé tryggð við stefnumótun og ákvarðanatöku á öllum stigum. Þær leiddu í ljós að í fáum atvinnugreinum er meiri kynjahalli en í samgöngum, mestur í siglingum, þá landsamgöngum en minnstur í flugi. Þá komu fram vísbendingar um umtalsverðan kynbundinn mun á notkun kerfisins, þörfum til þjónustu sem birtist bæði í ferðavenjum og vali á ferðamáta.

Niðurstöður sem þessar eru hagnýtar fyrir stefnumótun og jafnréttismat aðgerða í samgöngukerfinu og aðferðafræðin getur einnig nýst í öðrum málaflokkum. Með gagnreyndri þekkingu á aðstæðum og notendahópum má ígrunda og bæta ákvarðanir um forgangsroðun og hönnun aðgerða til að jafna aðgengi allra að samgöngukerfinu.

1.2 Jafnréttismat samgangna

Í þessari skýrslu eru birtar niðurstöður síðari hluta verkefnisins um stöðu kynjanna og kynjamun samkvæmt opinberum gögnum. Rannsóknarspurningar sem leitast er við að svara eru:

1. Er munur á þörfum og notkun kynjanna á samgöngukerfinu m.t.t. ferðamáta og ferðavenja og ef svo, með hvaða hætti er komið til móts við þennan munur við stefnumótun og forgangsroðun framkvæmda?
2. Samgöngur eru mikilvæg atvinnugrein. Standa konur jafnvígis körlum um menntun og tækifæri til atvinnu í samgöngugreinum?

Meðal þess sem var skoðað til að varpa ljósi á stöðuna er hlutfall kynjanna í ólíkum atvinnuvegum, nánari skoðun á eignarhaldi á ökutækjum, slysa- og tölfræði umferðarlagabrota auk frávikagreiningar á ferðavenjum. Þá er greint frá niðurstöðum rannsókna á ferðavenjum bíllausra en sá hópur í samfélaginu hefur verið lítið skoðaður m.t.t. jafnréttissjónarmiða. Við leit

að gögnum og upplýsingum var víða leitað fanga og við greiningu á upplýsingum horft til áherslna á kynjasjónarmið í áætlanagerð hins opinbera. Ástæða þótti til að kafa dýpra með frekari gagnaöflum, greina forsendur mismunar og leita leiða til úrbóta. Gögn frá fyrri rannsóknhafa verið uppfærð og tekin saman yfir lengra tímabil og gögnin pörðu saman með nýjum hætti og valdar breytur, s.s. menntun og réttindi, eignarhald á ökutækjum, slysa- og sektaskráningu. Nýttar voru nýjar viðhorfs- og ferðavenjukannanir, þ.m.t. kannanir á aksturshegðun. Og gerð sjálfstæð könnun meðal bíllausra einstaklinga haustið 2019 sem hafði það að markmiði að varpa ljósi á ferðavenjur, þarfir og viðhorf þeirra sem bíllausir eru og áhrif þess á daglegt líf, en mikill skortur er á haldgóðri þekkingu í þessum málaflokki hér á landi. Markmiðið var að skoða val á ferðamátum m.t.t. sem flestra lýðfræðibreyta. Til stóð að kynna niðurstöður á ráðstefnunni Transport Research Arena 2020sem var frestað vegna COVID-19 en engu að síður kom út grein með frumniðurstöðum rannsóknarinnar.⁸

Einn mikilvægur ávinningur þeirrar vinnu sem hér er kynnt er að verkefnið hefur orðið hvati að auknum tengslum milli ólíkra málefnasviða. Með því hefur verið stuðlað að auknum tengslum milli hagsmunaaðila og sérfræðinga sem vinna að málaflokknum jafnrétti óháð málefnasviðum með þekkingamiðlum, sérstaklega innan stjórnráðsins.

Uppbygging skýrslunnar er nokkuð rökrétt. Landsamgöngur eru ríkjandi ferðamáti á Íslandi og grunnstoð atvinnustarfsemi. Sjónum er beint að ökuréttindum og eignarhaldi á ökutækjum eftir kyni, aldri og búsetu. Þá er rýnt í umferðaröryggi, slysatölfræði og upplifun vegfarenda eftir kyni og aldri. Skoðuð er aksturshegðun og kynbundin viðhorf sem endurspeglast oft í tíðni umferðarlagabrota sem eru rýnd m.t.t. kyns og aldurs.

Í öðrum hluta eru skoðaðar ferðavenjur og val á ferðamáta eftir kyni, aldri og búsetu. Kynbundinn munur reyndist nánast alls staðar. Oft endurspeгла niðurstöður það sem þekkest í nágrannalöndunum en skera sig verulega úr hvað varðar notkun á almenningssamgöngum og þá staðreynd að langalgengasti ferðamáti íslenskra kvenna er einkabíllinn.

Í þriðja og síðasta hlutanum er sjónum beint að menntun og atvinnu í samgöngugreinum. Notkun margra samgöngutækja sem og störf við samgöngur krefjast sértækra réttinda, s.s. ökuréttinda, skipstjórnréttinda eða flugprófs. Fjallað er um kynbundinn munur í menntun og hlut kvenna í störfum innan samgangna sem krefjast réttinda.

⁸ Þorleifsdóttir, Á. & Sigurðardóttir, S. B. (2020, April 27-30). Gendered equity analysis of the Icelandic transport system. A guideline for policy makers. Transport Research Arena 2020, Helsinki, Finland. https://www.researchgate.net/publication/344617494_Gendered_equity_analysis_of_the_Icelandic_transport_system_-_A_guideline_for_policy_makers

2. Samgöngur á landi

Bíllinn hefur um áratuga skeið verið þarfasti þjónninn. Ein helsta ástæða vinsælda einkabíla sem ferðamáta er fámenni með dreifðri byggð og litlum þéttbýliskjörnum þar sem langt er að sækja fullnægjandi þjónustu með almenningssamgöngum ekki hvað síst vegna tíðni þeirra. Jafnvel á höfuðborgarsvæðinu, þar sem 2/3 landsmanna búa, hefur borgarmyndunin til skamms tíma byggt á aðgengi að bílum. Rannsóknir hafa sýnt að aukið aðgengi að einkabílum dregur úr hvötum til vistvænna ferðavenja m.a. vegna fækkunar banka- og póstaðgreiðsla, færri og stærri verslunarkjarna og sérhæfðari afþreyingar sem þarf að sækja tiltölulega langt.⁹ Mikil fjölgun íbúa á suðvesturhorninu hefur kallað á vaxandi umferð sem hefur m.a. verið mætt með þéttingu byggðar. Með þéttari byggð aukast möguleikar fjölbreyttra ferðamáta. Stjórnvöld hafa brugðist við m.a. með lagningu göngu- og hjólastíga og áformum um betri almenningssamgöngur.

Að hafa bílpróf og aðgang að bíl hefur síðustu áratugi verið forsenda virkrar þátttöku í samfélaginu og flestri þjónustu. Langt fram á síðustu öld voru almenningssamgöngur mikilvægar enda fáir sem áttu bíl. Miklar samfélagsbreytingar á síðari hluta aldarinnar samhlíða aukinni hagsæld urðu til þess að sífellt fleiri eignuðust bíla. Fyrsta konan til að taka bílpróf, Áslaug Þorlákssdóttir Johnson, tók það árið 1918, þá 33 ára gömul. Árið 1919 bættust þrjár konur í þann hóp. Katrín Fjeldsted, húsasmiður, hóf að aka bíl í spænsku veikinni 1918 en tók bílpróf ári síðar, 1919. Hún keypti sér bíl og árið 1920 ók hún fyrst kvenna leigubíl.¹⁰ Jónína Jónsdóttir var fyrsta konan til að taka meirapróf, það var árið 1948, en henni hafði fyrst verið neitað um inngöngu á námskeiðið þar sem hún væri kona.¹¹ Þó að fyrstu áratuginu væru mun fleiri karlar en konur með bílpróf hefur sá munur horfið og í dag er munurinn ekki merkjanlegur.

Töluverð breyting hefur orðið á aldri þeirra sem taka bílpróf. Þannig fækkar þeim ungmennum í nágrannalöndunum sem taka bílpróf sem taka það strax og það er leyfilegt. Önnur marktæk breyting er að eftir því sem einstaklingar taka bílpróf eldri, þeim mun minna keyra þau.^{12, 13} Þessi þróun virðist ríkjandi í borgum Evrópu og er talið hámarksnotkun einkabílsins sé náð s.k. „peak car phenomenon“ en fjölbreyttir ferðamátar í vexti¹⁴. Þessi þróun hefur umtalsverð áhrif á skipulag því búsetugæði hverfa og borga eru gjarnan metin út frá umhverfispáttum sem ekki fara saman með miklum umferðarmannvirkjum eða umferðarpunga.¹⁵

⁹ Scheiner, J., Chatterjee, K. & Heinen, E. (2016). Key events and multimodality: A life course approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 91, 148–165.

¹⁰ Viðtal við Katrínu Fjeldsted í Vísi 14. júlí 1961.

¹¹ Kristinn Snæland. (1983). *Bílar á Íslandi*. Reykjavík: Örn og Örlygur.

¹² Delbosc, A. & Currie, G. (2013). Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence. *Transport Reviews*, 33(3), 271–290.

¹³ Hjorthol, R. (2016). Decreasing popularity of the car? Changes in driving licence and access to a car among young adults over a 25-year period in Norway. *Journal of Transport Geography*, 51, 140–146.

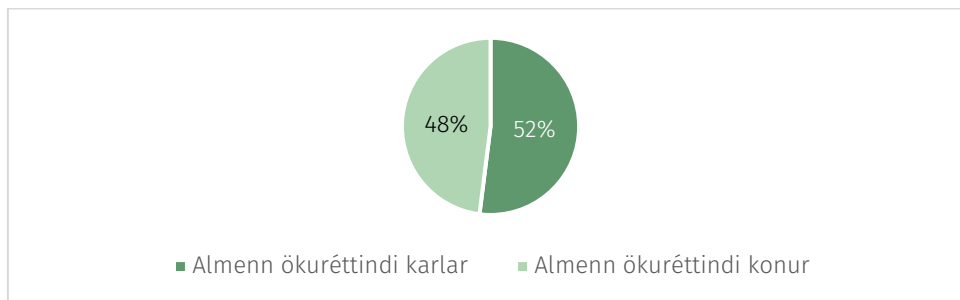
¹⁴ Rico Wittwer, Regine Gerike, Stefan Hubrich, Peak-car phenomenon revisited for urban areas: microdagat analysis of household travel surveys from five European capital cities. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0361198119835509>

¹⁵ Goodwin, Phil. Main trends in car use, travel demand and policy thinking on how to deal with uncertainties. ITF on Zero Car growth dec. 2019 <https://www.itf-oecd.org/zero-car-growth-managing-urban-traffic-roundtable>

2.1 Almenn ökuréttindi eða bílprófið

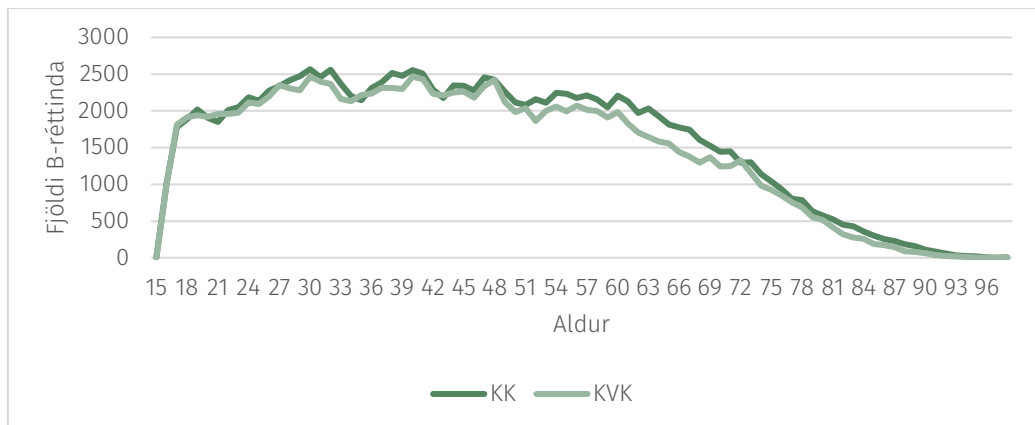
Að hafa bílpróf og aðgang að bíl er fyrir marga forsenda þátttöku í fjölmörgu í samfélaginu s.s. atvinnumöguleikum, búsetu, opinberri þjónustu, menntun og afþreyingu. Á sama tíma dregur aðgengi að einkabílum úr eftirspurn og nauðsyn þess að tileinka sér vistvænar ferðavenjur.¹⁶ Það er því mjög mikilvægt að þekkja vel til þróunar ferðamáta og ferðamatavals¹⁷ út frá lýðfræðibreytum, svo unnt sé að sníða stefnumótun að opinberum markmiðum og þörfum minnihlutahópa.

Samkvæmt upplýsingum frá embætti ríkislögreglustjóra voru í árslok 2019 tæplega 250 þúsund einstaklingar með gild ökuréttindi í b-flokki, þ.e. hefðbundin bílpróf. Þar af voru karlar skráðir fyrir 52% ökuskírteina en konur um 48% (mynd 2-1).



Mynd 2-1. Hlutfall karla og kvenna með almenn ökuréttindi

Lítill sem enginn kynbundinn munur er á hlutfallslegum fjölda karla og kvenna með bílpróf. Í ferðavenjukönnunum hefur ekki reynst marktækur kynjamunur í svörum, en skv. svörum síðustu tíu ára hafa að meðaltali 96,5% þátttakendaverið með bílpróf. Árið 2020 var hlutfallið 98%.

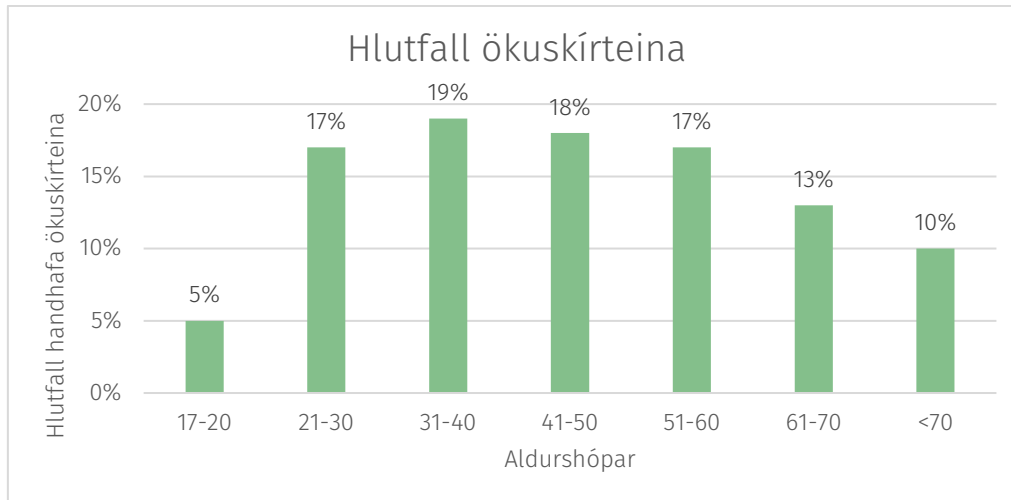


Mynd 2-2. Almenn ökuréttindi, fjöldi skírteina eftir aldurshópi og kyni skv. ríkislögreglustjóra.

¹⁶ Scheiner, J., Chatterjee, K. & Heinen, E. (2016). Key events and multimodality: A life course approach. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 91, 148–165.

¹⁷ Demographics Matter: Travel Demand, Options, and Characteristics Among Minority Populations: https://www.researchgate.net/publication/240689386_Demographics_Matter_Travel_Demand_Options_and_Characteristics_Among_Minority_Populations

Réttindin voru greind m.t.t. aldurs skirteinishafa sjá mynd 2-3. Ökuskírteini eru flest hjá aldurshópnum frá 20 til 60 ára. Hafa ber í huga að í aldurshópnum 20 ára og yngri eru aðeins fjögur æviár en hinir telja áratug fyrir utan elsta aldurshópinn sem telur alla yfir 70 ára.

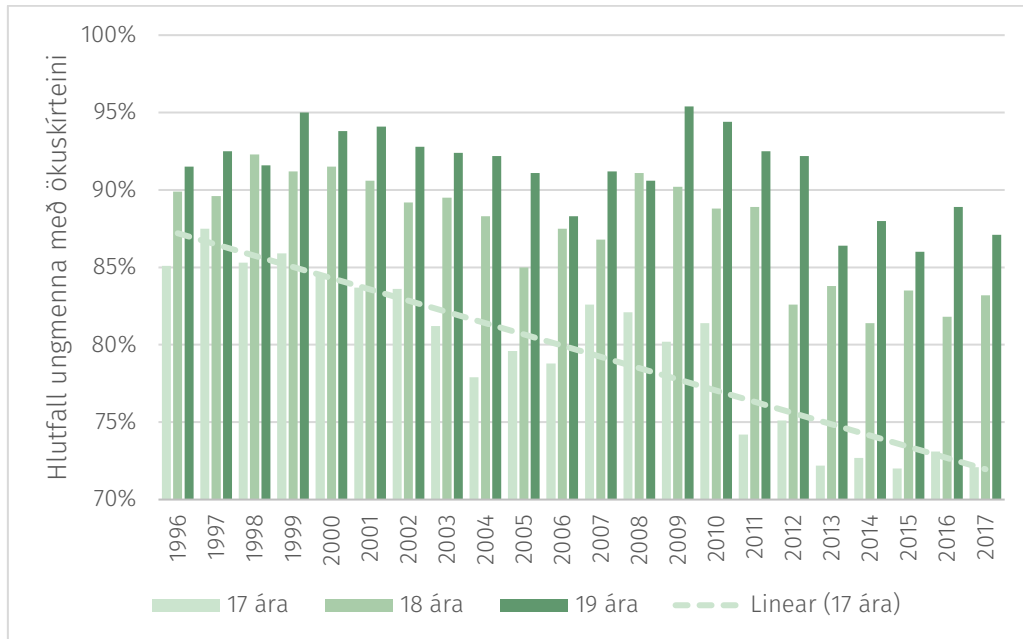


Mynd 2-3. Hlutfall handhafa ökuskírteina af aldurshóp í árslok 2019

Til skamms tíma tóku íslensk ungmenni bílpróf nánast á 17. Ára afmælisdaginn en þar er nú breyting á og eru sterkar vísbendingar sömu þróun og í Norður-Evrópu þ.e. ungmenni taka bílpróf seinna en áður eða jafnvel ekki. Hlutfall ungra karlmanna hérlandis hefur fallið á meðan hlutfall ungra kvenna sem taka bílpróf hefur haldið sér og því dregið úr kynjamun eða hann staðið í stað.^{18 19} Árið 1997 tóku 88% bílpróf 17 ára en hafði fallið árið 2017 í 72% árgangsins. Margir taka bílpróf 18 ára eða 19 ára. Uppsafnað árið 1999 höfðu 95% af hópnum 17–19 ára tekið bílpróf en árið 2019 var hlutfallið 87%. Mynd 2-3 sýnir þróunina sem hlutfall þeirra sem hafa ökuréttindi á hverju aldursári fyrir próftökuár hjá aldurshópnum 17, 18 og 19 ára á tímabilinu 1996–2017.

¹⁸ Delbosc, A. & Currie, G. (2013). Causes of Youth Licensing Decline: A Synthesis of Evidence. *Transport Reviews*, 33(3), 271–290.

¹⁹ Hjorthol, R. (2016). Decreasing popularity of the car? Changes in driving licence and access to a car among young adults over a 25-year period in Norway. *Journal of Transport Geography*, 51, 140–146.



Mynd 2-4. Hlutfall ungmenna með ökuréttindi 17–19 ára skv. gögnum ríkislögreglustjóra

2.2 Aukin ökuréttindi

Í könnunum Samgöngustofu á aksturshegðun almennings er spurt um aukin ökuréttindi, m.a. eftir kyni. Í töflu 2-1 eru birtar niðurstöður árána 2015–2020 en skv. þeim hafa 17–22% þátttakenda einhver aukin ökuréttindi. Marktækur kynjamunur er yfir allt tímabilið og eru konur í minnihluta handhafa ökuréttinda, í öllum flokkum. Árið 2015 voru 4% kvenna með slík réttindi en 2019 var hlutfallið orðið 8%. Á sama tíma var hlutfall karla á bilinu 28–36%.²⁰

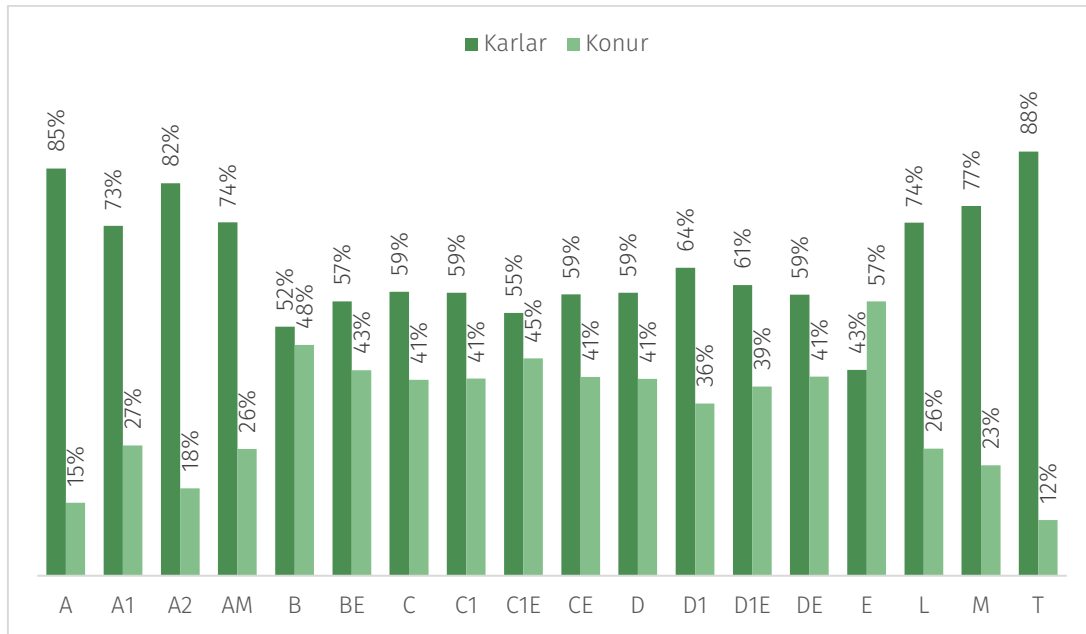
Tafla 2-1. Hefur þú meirapróf, þ.e. réttindi til að aka leigubíl, vörubíl eða rútu?²¹

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Karlar	31%	29%	29%	28%	36%	32%
Konur	4%	6%	6%	6%	8%	6%
Hlutfall svarenda	18%	18%	18%	17%	22%	19%

Mestur er munurinn á réttindum til að aka dráttarvél (T), eða 76,7%, þá bifhjóli (A), eða 69,7%, en minnstur kynjamunur á almennum réttindum (B), eða 3,8%. Tafla 2-1 sýnir kynjahlutfall gildra skírteini til aukinna ökuréttinda. Ekki fengust gögn um aldur leyfishafa eftir kyni og því var ekki hægt að skoða þróun í leyfisveitingum til karla annars vegar og kvenna hins vegar. Hins vegar má leiða að því líkur að sífellt fleiri konur hafi aukin ökuréttindi til fólksflutninga samhliða vaxandi hlut kvenna í ferðaþjónustu. Mynd 2-5 sýnir hlutfallslegan kynjamun eftir gerð ökuréttinda en skýringar yfir skammstafanir réttindaflokka má finna í viðauka 1.

²⁰ Ríkislögreglustjóri 09.12.2019.

²¹ Viðhorfsskönnun um aksturshegðun almennings. Rannsóknir og kannanir | Samgöngustofa (samgongustofa.is)

Mynd 2-2. Aukin ökuréttindi eftir kyni réttthafa²²

2.3 Eignarhald á ökutækjum

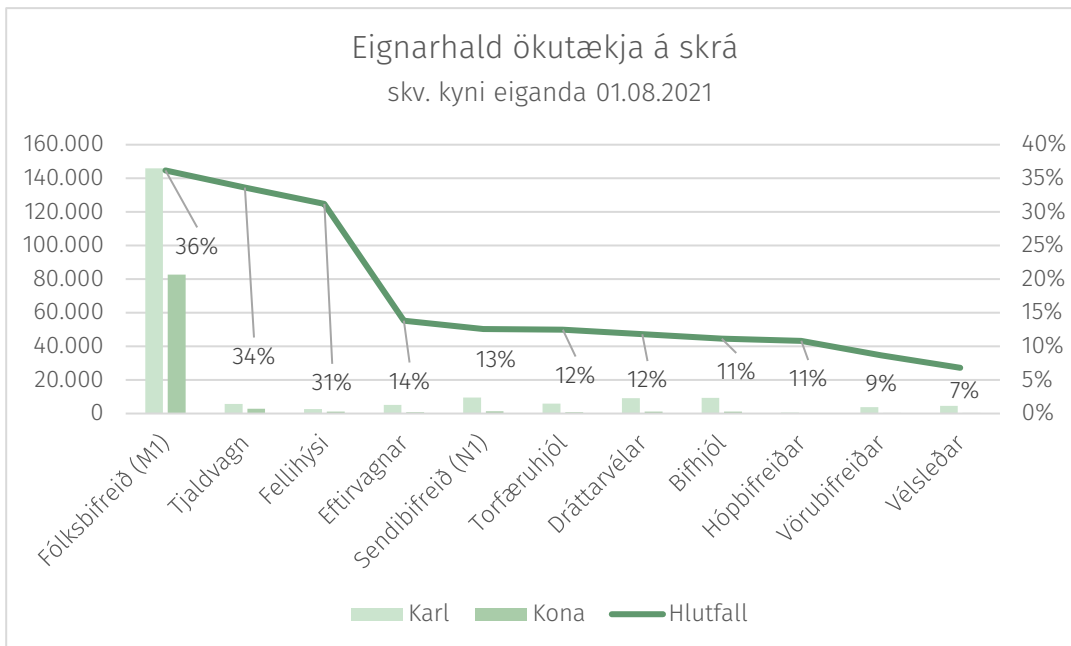
Upplýsingar um eignarhald á fólks- og atvinnubifreiðum auk tengivagna, hjóla og fellihýsa eru fengnar úr ökutækjaskrá skv. stöðu í ágúst 2021 eftir kennitölu eiganda, póstnúmeri og orkugjafa. Ekki er unnt að greina hvort sami einstaklingurinn er skráður fyrir fleiri en einum bíl eða tæki. Tölurnar segja því fyrir um heildarfjölda ökutækja eftir kyni eiganda. Lausleg könnun leiddi í ljós að töluvert fleiri karlar voru skráðir fyrir fleiri en einu ökutæki.

2.3.1 Eignarhald ökutækja eftir kyni

Miklu fleiri ökutæki eru skráð eign karla. Kynjahlutfall eignarhalds ökutækja á skrá var fyrst skoðað árið 2017, aftur árið 2019 og loks m.v. 1. ágúst 2021. Á þeim tíma hefur lítil breyting orðið á. Mikill munur er á eignarhaldi eftir ökutækjaflokkum. Þannig eiga karlar 93% allra skráðra vélsléða en munurinn er minnstur í flokkunum fólksbílar, fellihýsi og hjólhýsi þar sem konur eru skráðir eigendur um þriðjungs tækjanna. Tafla 2-2 sýnir eignarhald eftir ökutækjaflokkum og kyni eiganda í ágúst 2021.

²² Embætti ríkislögreglustjóra: Réttindi í gildi 09.12.2019.

Tafla 2-2. Hlutfallslegt eignarhald bifreiða og tækja eftir kyni



Hlutfallsleg eign kvenna er hæst í flokki fólksbíla og fer hækkandi. Karlar eiga mun fleiri bíla á skrá sem ekki eru í umferð. Sé einungis tekið mið af fólksbílum í umferð var eignarhlutfall kvenna rúm 39%. Næstalgengast er að konur séu skráðar fyrir ferðavögnum, t.d. tjaldvögnum eða fellihýsum, eða um 33%. Fátítt er að kona sé skráður eigandi dráttarvéla, vélsleða eða hóp- og vöruflytningabíla. Varðandi önnur ökutæki ber þess að gæta að ökutækin eru afar fá. Litlar breytingar eru á eignarhaldi milli ára en þó bætast við níu vörubifreiðar II sem jafngildir aukningu um 0,5% á tímabilinu.

2.3.2 Eignarhald á fólksbílum eftir búsetu

Eignarhald á fólksbílum var skoðað eftir vinnusóknarsvæðum. Konur eru skráðar fyrir minnihluta ökutækja á öllum svæðum. Hér þarf að hafa í huga að sami einstaklingur getur verið skráður fyrir fleiri en einum bíl og að töluvert algengara er að karlar eigi fleiri en einn bíl. Athygli vekur hversu mikill kynjamunur er eftir búsetu. Fólksbílaeign kvenna er mest á höfuðborgarsvæðinu en Reykjanesbær fylgir fast á eftir. Hlutfallið er töluvert lægra á landsbyggðinni (sjá töflu 2-3). Mikilvægt er að hafa í huga að á landsbyggðinni eru kynjahlutföll oft á tíðum skökk þar sem karlar eru oft fleiri en konur og aldur íbúa hærri en á þéttbýlisstöðum. Í Fjarðabyggð eru t.d. 53,1% íbúa karlar og konur 46,9% (Hagstofa, 2018). Þetta hefur bein áhrif á upplýsingar eins og skráð ökutæki eftir búsetu (sjá fyrri áfangaskýrslu: K 5.5.1 Kynjahlutfall í dreifbýli og þéttbýli).

Tafla 2-3. Fólksbílaeign eftir kyni og búsetu

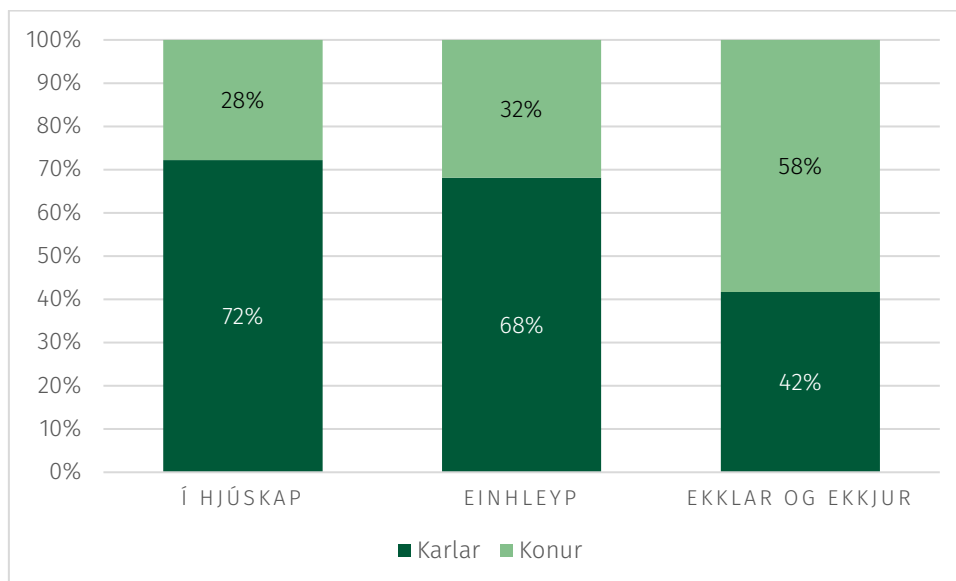
	2017		2019	
	KVK	KK	KVK	KK
Höfuðborgarsvæðið	40%	60%	39%	61%
Reykjanesbær	40%	60%	37%	63%
Árborg	36%	64%	34%	66%
Suðurnesjabær	35%	65%	38%	62%
Akureyri	34%	66%	33%	67%

Akranes og Kjós	31%	69%	30%	70%
Fjarðabyggð	28%	72%	27%	73%
Vestmannaeyjar	33%	67%	33%	67%
Önnur svæði	29%	71%	29%	71%

2.3.3 Eignarhald fólksbíla eftir hjúskaparstöðu og aldri

Niðurstöður ferðavenjukannana hafa sýnt lítinn eða jafnvel engan mun á aðgengi kynjanna að ökutækjum. Því er ekki hægt að fullyrða neitt um aðgengi eða notkun ökutækja út frá skráðu eignarhaldi. Þótt fólksbíll sé skráður á karl í sambúð eða hjúskap kann hann að vera notaður jafnt eða meira af konunni. Skráð eignarhald í sambúð gefur því fremur mynd af hefðum og venjum en notkun. Eignarhald ökutækja var einnig skoðað m.t.t. aldurshópa og hjúskaparstöðu en talið var að a) í sambúð væru auknar líkur á að karlar væru skráðir eigendur bíla og b) þar sem bílaeign væri mest meðal einhleypra kvenna væri hún mest á því bili sem tekjur eru hæstar. Í fyrsta lagi var skoðuð skráning bíla eftir kyni eigenda en síðar var skoðaður fjöldi einstaklinga eftir kyni og hjúskaparstöðu sem skráðir voru fyrir bíl.

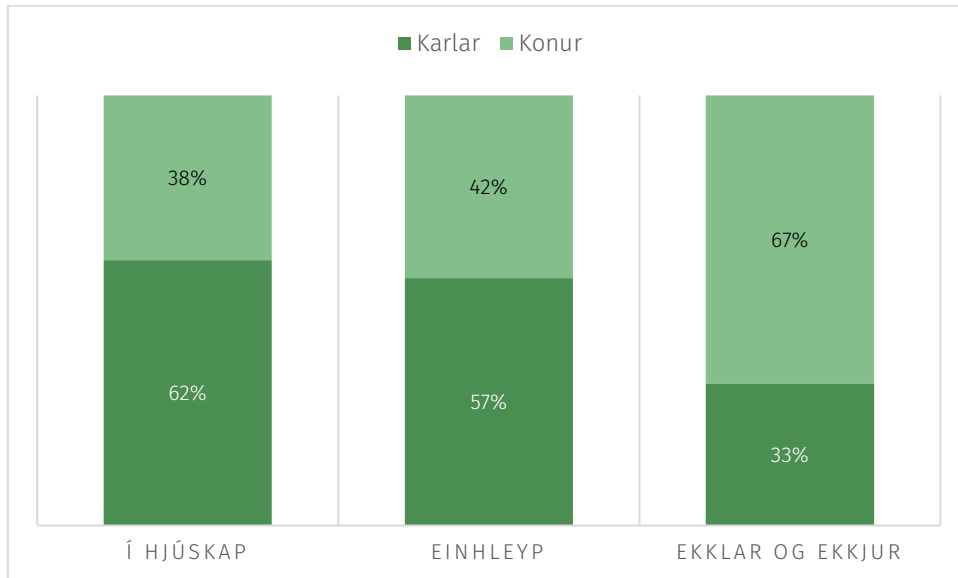
Gögn úr ökutækjaskrá voru fyrst samkeyrð við upplýsingar um hjúskaparstöðu skv. þjóðskrá í apríl 2018. Af öllum flokkum ökutækja skráðum á fólk í sambúð eða hjónabandi reyndust 28% bíla skráðir á konur á móti 72% skráðum á karla. Hlutfallið var hærra í flokki einhleypra þar sem 32% ökutækja reyndust skráð á einhleypra konur á móti 68% skráðum á karla. Í hópnum ekkjur og ekkjar eru 58% ökutækjanna skráð á konur en 42% á karla. Hér ber að hafa í huga að mikill kynjamunur er á skráningum eftir ökutækjaflokkum. Mynd 2-3 sýnir hlutfall skráðra ökutækja í apríl 2018 eftir hjúskaparstöðu eigenda.



Mynd 2-3. Eignarhald karla og kvenna á skráðum ökutækjum eftir hjúskaparstöðu 2018

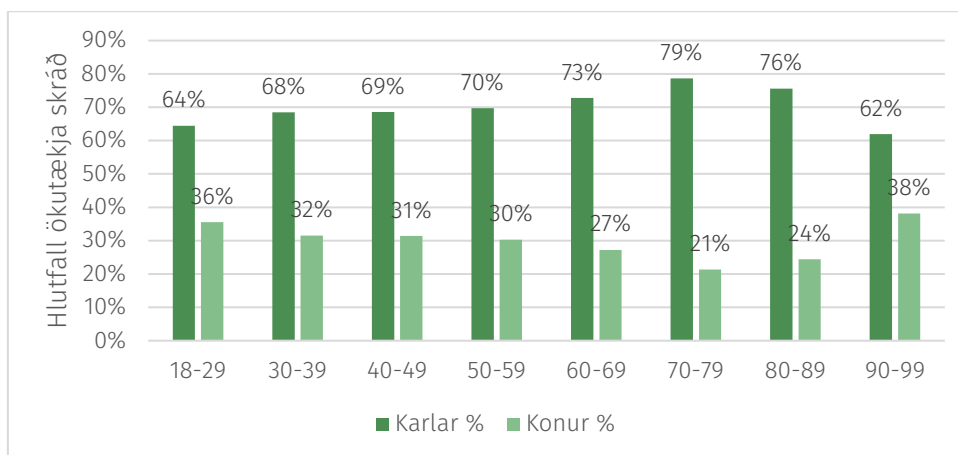
Gögn úr ökutækjaskrá um eignarhald fólksbíla voru samkeyrð við gögn þjóðskrár aftur í desember 2020 og þá að auki brotin niður á ökutækjaflokk og fólksbílaeign var skoðuð sérstaklega. Hlutfall kvenna sem eru skráðar fyrir fólksbíl er töluvert hærra en hlutfall allra ökutækja. Gert var ráð fyrir að fleiri einhleypra konur væru skráðir eigendur fólksbíla en konur giftar eða í sambúð. Niðurstöður sýna að hlutfall kvenna í sambúð skráð fyrir fólksbíl er rúm 38% á móti tæplega 62% karla. Í flokki einhleypra eru 42% fólksbíla skráð í eign kvenna en rúmlega 57% karla. Hlutfallslega eru fleiri bílar skráðir í eign ekkja en ekkla eða 67% sem skýrist

væntanlega af langlífi kvenna. Mynd 2-4 sýnir hlutfall karla og kvenna sem skráð eru fyrir fólksbifreið í desember 2020 eftir hjúskaparflokki.



Mynd 2-4. Fólksbílaeign karla og kvenna 2020 eftir hjúskaparstöðu

Því næst var eignarhald á ökutækjum skv. gögnum í apríl 2018 skoðað eftir aldursflokkum fyrir einhleypa eingöngu og alla ökutækjaflokka. Gert var ráð fyrir að flestir bílar væru skráðir á aldurshóp þar sem tekjur eru hæstar og að yngri konur notuðu frekar aðra ferðamáta. Í yngri aldurshópnum var hæst hlutfall bíla skráð eða 30% ökutækja en hlutfallið lækkar með hækkandi aldri og er lægst í aldurshópnum 70–79 ára, einungis rúm 20%. Eftir áttætt hækkar hlutfallið svo aftur sem virðist skýrast af meira langlífi kvenna en karla og að ekkjur erfa bílana, sjá mynd 2-5.

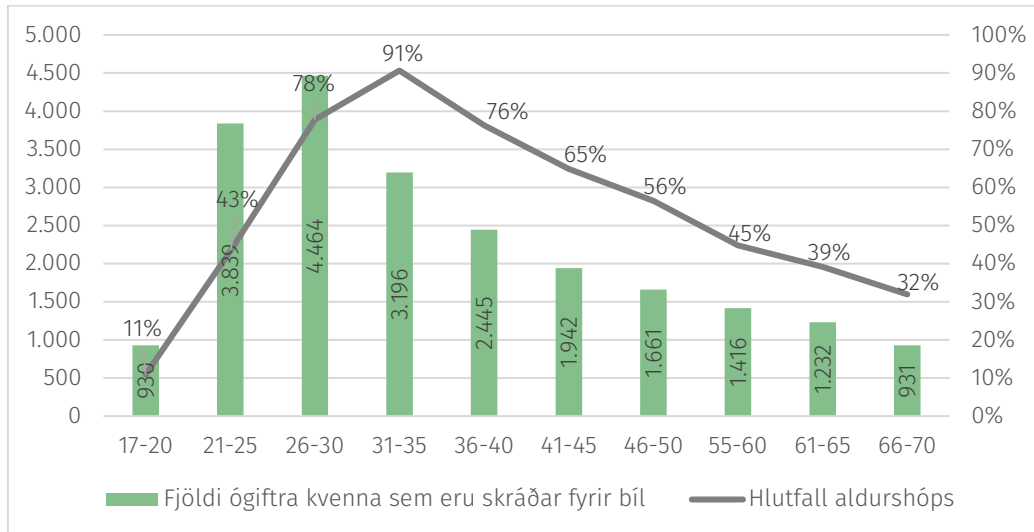


Mynd 2-5. Ökutæki einhleypa (allar tegundir) 2017 eftir kyni og aldurshóp²³

Þar sem niðurstöður úr ökutækjaskrá sýndu að mikill minnihluti fólksbíla var skráður í eign kvenna eða 36% vöknðu margar spurningar um ferðamáta þeirra þar sem þær nota aðra

²³ Samkeyrsla gagna úr ökutækjaskrá og þjóðskrá.

ferðamáta álíka og karlar. Því voru í desember 2020 keyrð saman gögn ökutækjaskrár, aldur og kyn eigenda fólksbíla og hjúskaparstaða sömu aðila skv. Þjóðskrá. Nú voru gögnin skoðuð eftir kyni eiganda en ekki fjölda ökutækja skráð á kyn. Nánari greining var svo gerð fyrir einhleypar konur en um 40% fólksbíla eru skráð í eign þessa hóps. Loks kom skýringin. Þó að miklu færri fólksbílar séu skráðir eign kvenna merkir það ekki að mun færri konur eigi bíl.



Mynd 2-6 Hlutfall einhleypra kvenna skráðra eigendur fólksbíla, 2020²⁴

Mynd 2-6 sýnir fjölda einhleypra kvenna og hlutfall innan aldurshóps sem voru skráðar fyrir fólksbílfreið í desember 2020. Athygli vekur að 91% einhleypra kvenna á aldrinum 31–35 ára er skráð fyrir fólksbílfreið en hlutfallið lækkar svo með hækkandi aldri. Hér skera niðurstöður rannsóknarinnar sig verulega frá fyrri niðurstöðum sem bentu til þess að mikill minnihluti kvenna ættu bíl. Hlutfall karla sem eru skráðir fyrir bílum var ekki skoðað.

Til að skýra fyrri niðurstöður var kannað hvort einhleypir karlar væru mun fleiri en konur. Svo reyndist ekki því að skv. upplýsingum Hagstofu eru einhleypar konur aðeins fleiri en einhleypir karlar. Hins vegar voru bílarnir 5.200 fleiri en karlarnir. Með nokkurri einföldun og má því segja einhleypir karlar séu að meðaltali skráðir fyrir 1,1 bifreið en einhleypar konur að meðaltali hálfri bifreið. Niðurstaðan er því að hluta skýrð með því að nokkur fjöldi karla er skráður fyrir fleiri en einum bíl en það er afar sjaldgæft meðal kvenna. Athygli vekur að hátt hlutfall eldri kvenna eru ekki skráðar eigendur bíla og er verðugt viðfangsefni að kanna sérstaklega ferðavenjur þess hóps.

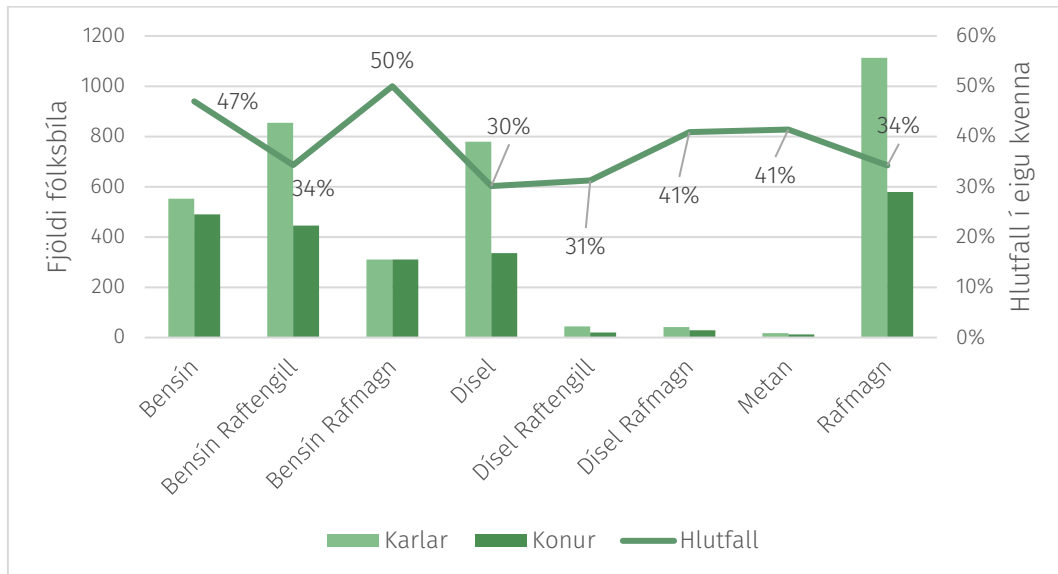
2.4 Val á ökutækjum og orkugjafir

Konur velja almennt smærri og hagkvæmari bíla en karlar. Þær virðast eyða mun meiri tíma í að velja sér bíl og velja sparneytni umfram útlit.²⁵

²⁴ Samkeyrsla gagna úr ökutækjaskrá og þjóðskrá í desember 2020.

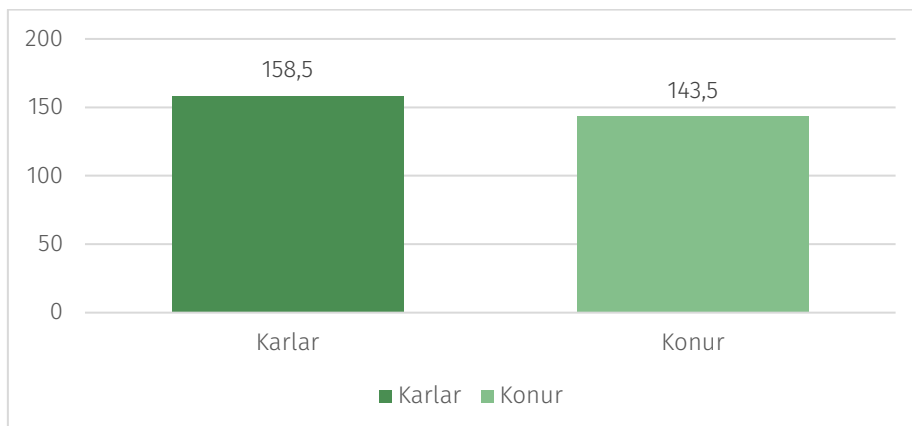
²⁵ Men vs. women: The gender divide of buying cars. <https://www.cjponyparts.com/resources/men-vs-women-car-buying>

Árið 2017 var þriðjungur ökutækja skráður á konur en af vistvænum bílum voru konur skráðar fyrir 43%. Langhæst var hlutfall kvenna í eigendahópi tengiltvinnbíla (hybrid). Árið 2020 hafði þessi munur minnkað á milli kynjanna en þá var meirihluti fólksbíla í nýskráningum orðinn vistvænn. Mynd 2-7 sýnir nýskráningar ökutækja eftir tegund orkugjafa eftir því hvort þeir eru skráðir á karl eða konu, ásamt hlutfalli kvenna sem eigenda í hverjum ökutækjaflokki árið 2020. Fyrstu tíu mánuði 2020 voru konur skráðar eigendur 37% nýrra bíla, þar af eru 63% vistvænir. Konur velja tvinnbíla, þ.e. hybrid, umfram karla og er það eini flokkurinn þar sem konur eru eigendur jafnmargra nýskráðra bíla og karlar, þ.e. vistvæna bíla sem ekki er stungið í samband.²⁶



Mynd 2-7. Nýskráningar bíla eftir orkugjafa og kyni eiganda

Þegar skoðuð er meðallosun fólksbíla í umferð eftir kyni eiganda kemur í ljós að bílar í eigu kvenna losa að meðaltali um 10% minna CO₂ í grömmum á hvern kílómetra í akstri en bílar í eigu karla. Konur eru því oftast eigendur sparneytnari bíla. Aðeins var horft til bifreiða í umferð.



Mynd 2-8. Meðallosun CO₂ (g/km) fólksbíla eftir kyni eiganda

²⁶ Ökutækjaskrá í árslok 2020.

2.5 Helstu niðurstöður og aðgerðir til úrbóta

Af niðurstöðum er ljóst að ekki er kynjamunur á almennum ökuréttindum né virðist slíkur munur vera á aðgengi að fólksbílum.

Verulega hallar á hlutdeild kvenna með aukin atvinnuréttindi. Þó hefur konum með aukin réttindi, sérstaklega til fólksflutninga, fjölgað úr 4% í 8 %. Svo virðist sem langar fjarverur frá heimili kunni að vera ein orsök sbr. að konur velja almennt atvinnu nær heimili en karlar. Önnur orsök er skortur á fyrirmyndum enda fáar konur haslað sér völl í atvinnurekstri af þessu tagi, þó þess séu vissulega dæmi.

Tillögur til úrbóta ættu því að hafa það að markmiði að efla hlutdeild kvenna með meiraprófsréttindi og jafna þar með möguleika þeirra á störfum þar sem krafist er slíkra réttinda.

Aðgerðir:

- Gera ítarlega greiningu á hindrunum kvenna að akstri í atvinnuskyni
- Nýta niðurstöður til markvissra aðgerða sem m.a. skora á ríkjandi samfélagsnorm og kynjahlutverk m.a með því að draga fram fyrirmyndir og styrkja tengslanet.
- Virkja samstöðu og samvinnu hins opinbera og atvinnulífs í þeirri vegferð að gera störf sem þessi fjölskylduvænni
- Rannsaka betur forsendur þess að konur velja vistvænni bíla með minna kolefnisspor en karlar m.a. til að leita leiða til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.

3. Umferðaröryggi og upplifun

Umferðaröryggisáætlun hefur frá árinu 2005 verið hluti af samgönguáætlun. Meginmarkmið hennar eru:

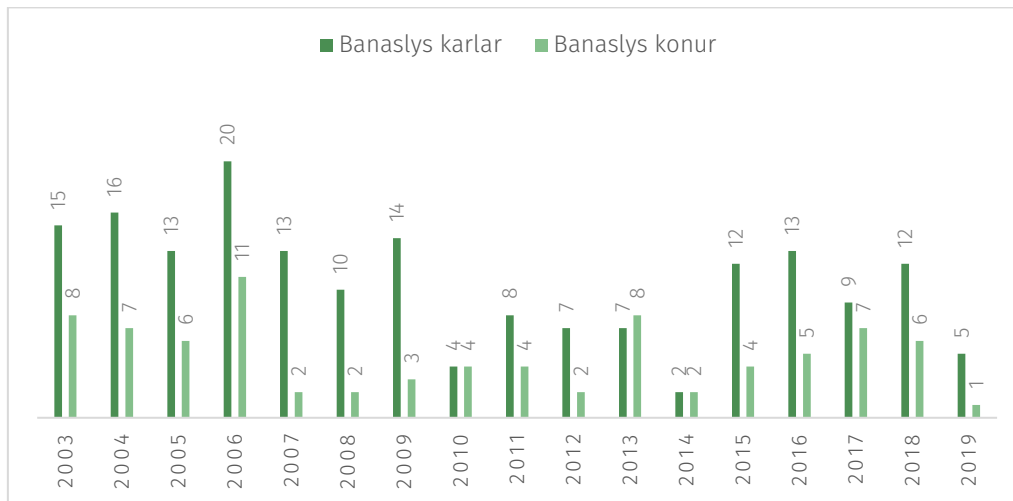
- að fjöldi látinna í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2022
- að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra minnki að jafnaði um 5% á ári

Þrátt fyrir að upplýsingar í ársskýrslum séu kyngreinanlegar og bendi eindregið til kynbundins munar í slysátíðni eru engar aðgerðir eða áherslur í núverandi umferðaröryggisáætlun sem taka mið af miklum kynbundnum mun.

3.1 Umferðarslys

Greinargóðar upplýsingar er að finna í ársskýrslum um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar sem eru allar aðgengilegar á vef. Stjórnarráðsins og Samgöngustofu²⁷ Umferðarslys eru skráð m.a. eftir kyni og byggja eftirfarandi upplýsingar á gögnum Samgöngustofu fyrir tímabilið 2003–2019.

Alls höfðu 21.881 einstaklingur slasast eða látist í umferðinni frá 2003 til loka árs 2019, þar af voru 53% karlar en 47% konur. Hlutfallslega fleiri karlar hafa látist í umferðinni flest árin, undantekningar eru árið 2013 þegar einni fleiri konur létust og árin 2010 og 2014 þegar dánartíðnin var jöfn. Í heild eru karlar 69% allra látinna en konur 31%. Mynd 3-1 sýnir fjölda karla og kvenna sem látist hafa í umferðinni á tímabilinu 2003–2019.

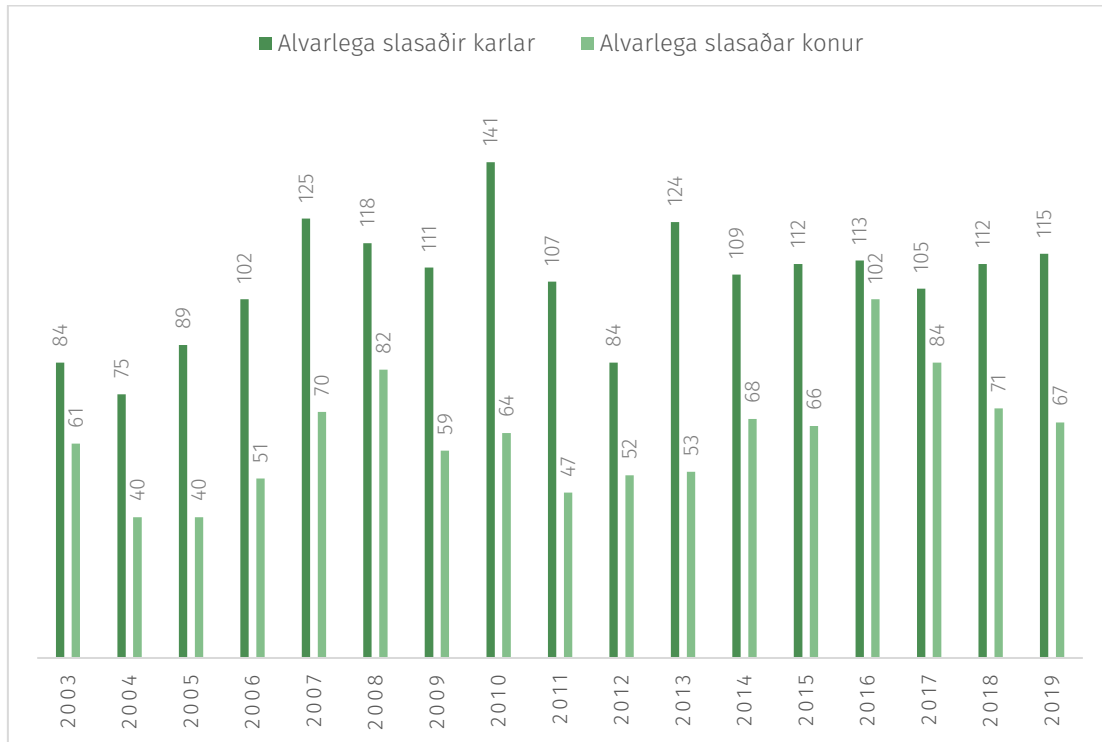


Mynd 3-1. Fjöldi látinna í umferðinni eftir kyni á tímabilinu 2003–2019

Mikill kynbundinn munur er eftir alvarleika slysa. Frá árinu 2003 hafa alls 2.903 einstaklingar slasast alvarlega. Á mynd 3-2 má sjá fjölda alvarlega slasaðra í umferðarslysum á tímabilinu eftir kyni. Karlar eru í meirihluta þeirra sem slasast alvarlega yfir allt tímabilið, en minnstur var

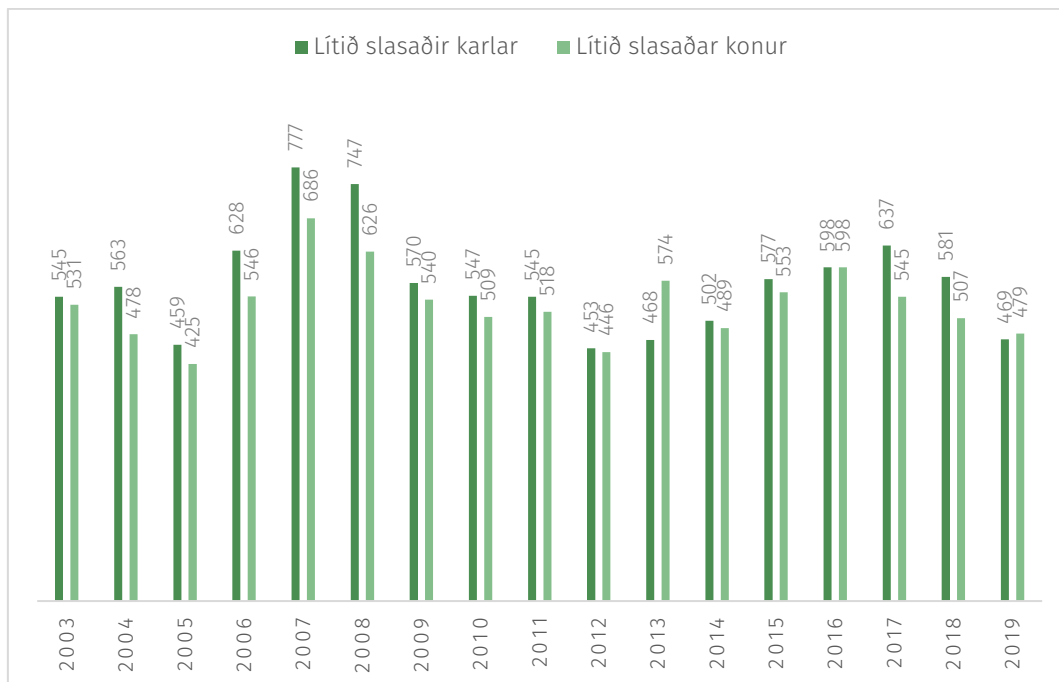
²⁷ <https://www.samgongustofa.is/umferd/fraedsla-og-oryggi/umferdaroryggisaetlun/framkvaemdaskyrslur/>

munurinn árið 2016 þegar konur voru 47% þeirra sem slösuðust alvarlega í umferðinni. Yfir allt tímabilið eru karlar 63% allra mikið slasaðra en konur 37%.



Mynd 3-2. Fjöldi alvarlega slasaðra í umferðinni eftir kyni á tímabilinu 2003–2018

Minnstur kynjamunur er á slysum með litlum meiðslum. Af 18.716 einstaklingum voru 52% karlar en 48% konur, eins og sjá má á mynd 3-3.



Mynd 3-3. Fjöldi lítið slasaðra í umferðinni eftir kyni á tímabilinu 2003–2018

Tafla 3-1 sýnir fjölda og hlutföll slasaðra og látinna í umferðinni yfir tímabilið 2003–2019.

Tafla 3-1. Fjöldi og kynjahlutfall allra slasaðra og látinna í umferðinni 2003–2019

Ár	Látin í umferðinni		Alvarlega slösuð		Lítið slösuð		Samtals	
	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK
2003	65%	35%	58%	42%	51%	49%	52%	48%
2004	70%	30%	65%	35%	54%	46%	55%	45%
2005	68%	32%	69%	31%	52%	48%	54%	46%
2006	65%	35%	67%	33%	53%	47%	55%	45%
2007	87%	13%	64%	36%	53%	47%	55%	45%
2008	83%	17%	59%	41%	54%	46%	55%	45%
2009	82%	18%	65%	35%	51%	49%	54%	46%
2010	50%	50%	69%	31%	52%	48%	55%	45%
2011	67%	33%	69%	31%	51%	49%	54%	46%
2012	78%	22%	62%	38%	50%	50%	52%	48%
2013	47%	53%	70%	30%	45%	55%	49%	51%
2014	50%	50%	62%	38%	51%	49%	52%	48%
2015	75%	25%	63%	37%	51%	49%	53%	47%
2016	72%	28%	53%	47%	50%	50%	51%	49%
2017	56%	44%	56%	44%	54%	46%	54%	46%
2018	67%	33%	61%	39%	53%	47%	55%	45%
Samtals	68%	32%	63%	37%	52%	48%	53%	47%

3.2 Umferðarslys eftir vegfarendahóp

Þegar slysaðgögnin eru skoðuð nánar eftir vegfarendahópum verður kynjamunur enn sýnilegrí. Karlar eru í meirihluta ökumanna sem lenda í slysum. Konur eru í meirihluta slasaðra og látinna í farþegasæti og fótgangandi. Karlar eru í miklum meirihluta í bifhjóla- og reiðhjólasylysum en þeir eru mikill meirihluti notenda, sbr. ferðavenjukannanir og skráningu á eignarhaldi, og um 80% þeirra sem slasast á rafskutlum^{28 29} (Tafla 3-2).

Tafla 3-2. Fjöldi og hlutfall slasaðra og látinna eftir vegfarendahópum 2003–2019

Ár	Látin		Alvarlega slösuð		Lítið slösuð		Samtals	
	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK
Ökumenn bifreiða	80%	20%	65%	35%	54%	46%	55%	45%
Farþegar bifreiða	42%	58%	43%	57%	41%	59%	41%	59%
Alls í bifreið	68%	32%	56%	44%	49%	51%	50%	50%
Á bifhjóli	95%	5%	88%	12%	82%	18%	85%	15%
Á reiðhjóli	100%	0%	73%	27%	71%	29%	71%	29%
Fótgangandi	48%	52%	57%	43%	54%	46%	55%	45%
Annað	88%	13%	83%	17%	74%	26%	79%	21%
Samtals	69%	31%	63%	37%	52%	48%	53%	47%

3.3 Umferðarslys eftir ríkisfangi

Á síðustu árum hefur erlendum ríkisborgurum búsettum á Íslandi fjölgað hratt. Því hefur síðastliðin ár slysatölfræði verið greind eftir ríkisfangi í þrjá flokka; íslenska ríkisborgara, erlenda ríkisborgara búsetta hérlandis og erlenda ferðamenn (sjá töflu 3-3). Meðal íslenskra ríkisborgara er töluverður kynjamunur en karlar eru 69% þeirra sem látist hafa í umferðarslysum, 63% þeirra sem hafa slasast alvarlega og 52% þeirra sem hafa slasast lítið. Meðal erlendra ferðamanna er nánast enginn kynjamunur. Mestur kynjamunur er meðal erlendra ríkisborgara búsettra hérlandis. Af þeim eru karlar 77% þeirra sem hafa látist í umferðinni á tímabilinu, 62% þeirra sem

²⁸ https://www.vso.is/wp-content/uploads/2021/05/Rafskutur_og_umferdaroryggi.pdf

²⁹ Hjalti Már Björnsson, yfirlæknir bráðmóttöku, með tölvupósti í apríl 2021.

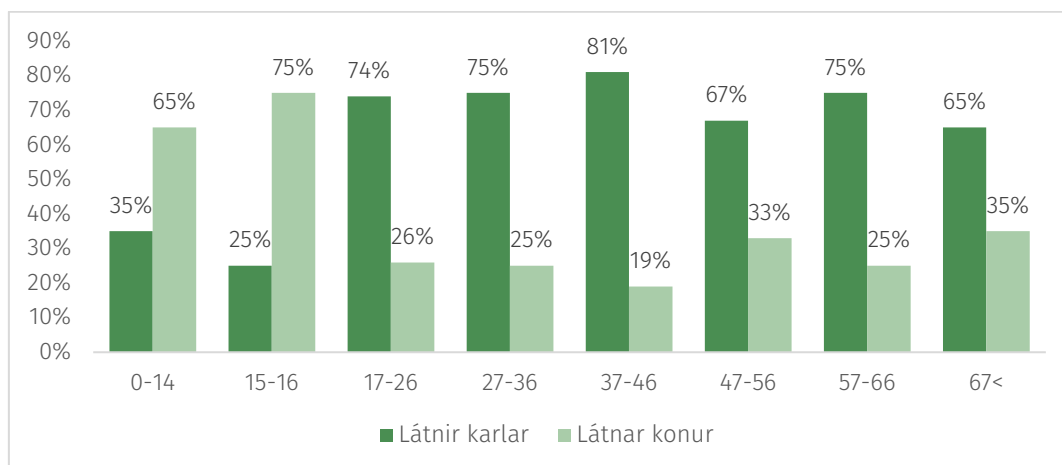
hafa slasast alvarlega og 58% þeirra sem hafa slasast lítið, en skv. vinnumarkaðsgögnum Hagstofu (2020) eru karlar eingöngu 55,3% af heild erlendra ríkisborgara búsettra hér á landi. Skýring er ekki ljós. Ekki er vitað hvort kynjamunur er á ökuréttindum eða aðgengi að ökutækjum hjá þessum hóp. Einnig er spurning um kynbundinn launamun þar sem erlendir karlar eru oft í sérhæfðum störfum sem krefjast fagmenntunar en konurnar meira við almenn verkakvennastörf og því kann að vera munur á aðstöðu sem hefur áhrif. Þá eru jafnréttismál ekki jafnvel á veg komin í heimalöndum flestra erlendra ríkisborgara sem hér eru starfandi.³⁰ Þetta þarf þó að skoða nánar.

Tafla 3-3. Fjöldi og hlutfall slasaðra og látinna í umferðinni 2003–2019 eftir þjóðerni

	Látin í umferðinni		Alvarlega slösuð		Lítið slösuð		Samtals	
	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK
Íslenskur ríkisborgari	71%	29%	65%	35%	51%	49%	53%	47%
Erlendur ferðamaður	50%	50%	49%	51%	49%	51%	49%	51%
Erlendur ríkisborgari búsettur á Íslandi	77%	23%	62%	38%	58%	42%	59%	41%
Samtals	69%	31%	63%	37%	52%	48%	53%	47%

3.4 Umferðarslys eftir aldri

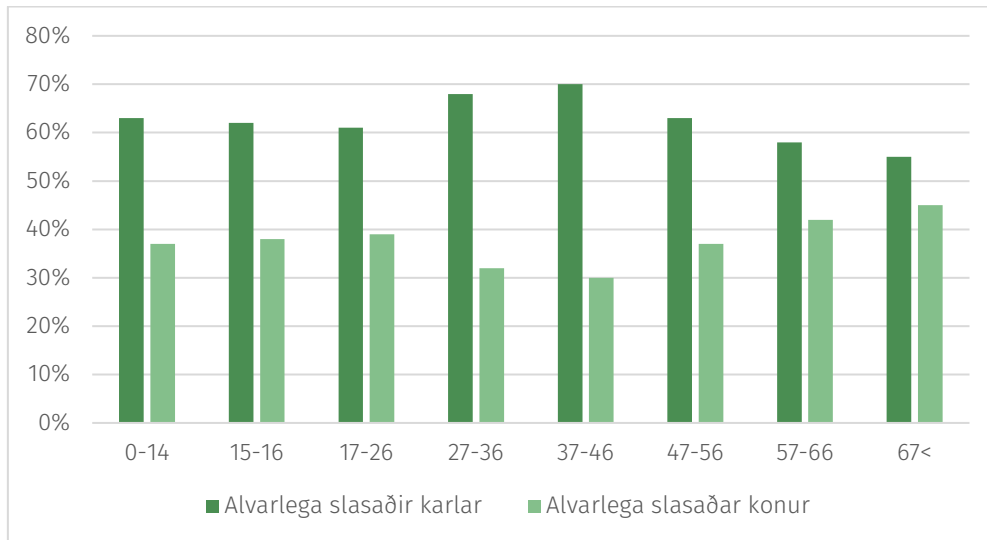
Slys voru einnig skoðuð eftir aldri og kyni. Mynd 3-4 sýnir hlutfall látinna í umferðarslysum eftir kyni og aldurshóp yfir tímabilið 2003–2019. Fram að bílprófsaldri eru konur í meirihluta látinna í umferðarslysum en við bílpróf, þ.e. 17 ára aldurinn, snýst hlutfallið við og karlar verða fleiri í öllum aldursflokkum. Minnstur er munurinn í elsta aldursflokknum.



Mynd 3-4. Látin í umferðinni eftir kyni og aldurshóp á tímabilinu 2003–2019

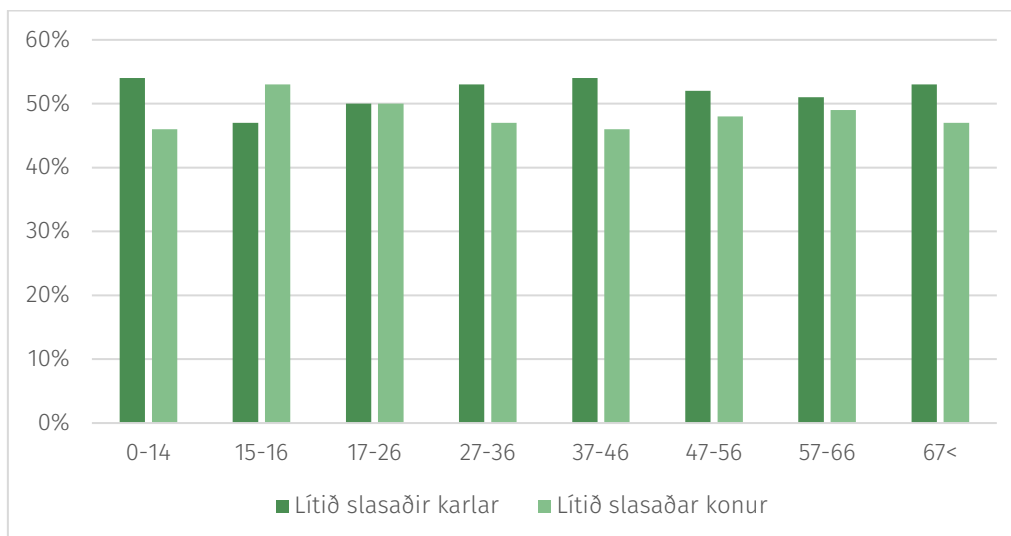
³⁰ <https://www.statista.com/statistics/1221060/most-gender-equal-countries-in-the-world/>

Mynd 3-5 sýnir alvarleg slys eftir kyni og aldurshóp. Mestur er kynjamunurinn í aldursflokknum 27–46 ára en minnstur í þeim elsta. Skýringin er ekki ljós og þarfnast frekari skoðunar.³¹



Mynd 3-5. Fjöldi alvarlega slasaðra í umferðinni eftir kyni og aldurshóp árin 2003–2019

Í flokknum lítið slasaðir er hlutfallið milli karla og kvenna fremur jafnt í öllum aldursflokkum. Mestur er munurinn í aldurshópnum 67 ára og eldri þar sem karlar eru 54% slasaðra, en því næst er munurinn mestur í aldurshópnum 15–16 ára þar sem konur eru 53% slasaðra, sjá mynd 3-6.



Mynd 3-6. Lítið slasaðir í umferðinni eftir kyni og aldurshóp árin 2003–2019

Slysatíðni er mismunandi eftir aldri. Í töflu 3-4 má sjá heildarfjölda og hlutföll slasaðra og látinna í umferðinni eftir aldursflokkum yfir tímabilið 2003–2019.

³¹ Ferðavenjukönnun: <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguuaetlun/ferdavenjukonnun-samgongurads-og-ssh/>

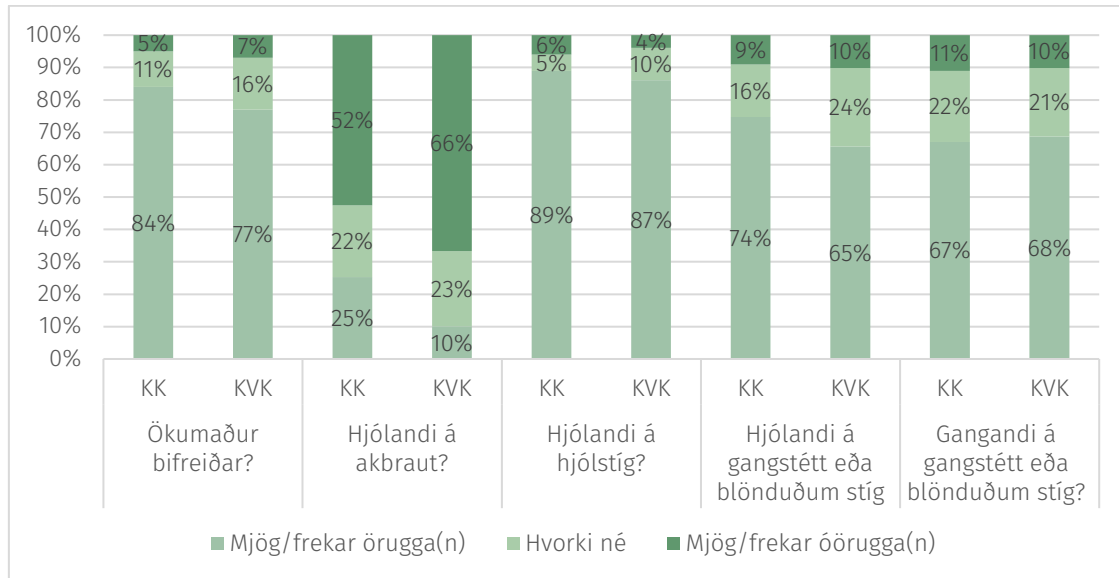
Tafla 3-4. Slasaðir og látnir í umferðinni 2003–2019 eftir aldri

	Látin í umferðinni		Alvarlega slösuð		Lítið slösuð		Samtals	
	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK
0–14	35%	65%	63%	37%	54%	46%	55%	45%
15–16	25%	75%	62%	38%	47%	53%	48%	52%
17–26	74%	26%	61%	39%	50%	50%	51%	49%
27–36	75%	25%	68%	32%	53%	47%	56%	44%
37–46	81%	19%	70%	30%	54%	46%	56%	44%
47–56	67%	33%	63%	37%	52%	48%	55%	45%
57–66	75%	25%	58%	42%	51%	49%	52%	48%
67 og eldri	65%	35%	55%	45%	53%	47%	54%	46%
Samtals	69%	31%	63%	37%	52%	48%	53%	47%

3.5 Akstur og öryggisupplifun í umferðinni

Árið 2019 var bætt við spurningum um öryggisupplifun í samgöngukerfinu í árlegri spurningakönnun Samgöngustofu, „Aksturshegðun Íslendinga“ og aftur árið 2020. Í þeim könnunum kemur m.a. fram að karlar telja sig almennt betri ökumenn en konur, þrátt fyrir að valda mun fleiri slysum. Aksturshraði hefur yfirgnæfandi áhrif á alvarleika slysa. Mikill munur er á virðingu kynjanna fyrir hraðatakmörkunum, konur telja sig virða hraðamörk á 30 km götum í 46% tilfella á móti 37% karla, á 60 km götum er hlutfallið 57% á móti 42% og úti á þjóðvegum telja 44% kvenna sig virða 90 km mörkin á móti 30% karla. Munurinn er einnig mikill þegar spurt er um viðhorf til annarra vegfarenda. Þannig pirra karlar sig mun meira og mest yfir þeim sem aka að þeirra mati of hægt, þ.e. 46% karla á móti 37% kvenna. Dæmið snýst við þegar spurt er um hraðakstur annarra sem truflar 41% kvenna en aðeins 25% karla. Hér er verulegur munur á afstöðu kynjanna til aksturshraða sem verðugt er að skoða nánar þar sem hraðakstur er ein helsta orsök alvarlegra slysa.

Þátttakendur voru einnig spurðir um öryggisupplifun sína við notkun mismunandi ferðamáta og aðstæðna. Mynd 3-7 sýnir svör þátttakenda við spurningunum um hversu örugg þau upplifa sig í umferðinni sem 1) ökumaður bifreiðar, 2) hjólandi á akbraut, 3) hjólandi á hjólastíg, 4) hjólandi á gangstétt eða á blönduðum stíg og svo 5) gangandi á gangstétt á blönduðum stíg. Valmöguleikar við þessari spurningu eru sameinaðir til einföldunar hér, hlutföll á upprunalegum svarmöguleikum má finna í könnun frá 2019 og 2020 á vef Samgöngustofu. Marktækur munur er á svörum kynjanna við öllum spurningum. Karlar upplifa sig mun öruggari í samgöngukerfinu en konur, eina undantekningin er gangandi á blönduðum stíg þar sem karlar upplifa sig álíka örugga eða heldur óöruggari en konur. Minnstur munur er á öryggisupplifun hjólandi á hjólastíg og gangandi á göngustíg. Langmestur kynjamunur er þegar hjólað er á akbraut.



Mynd 3-7. Öryggisupplifun í samgöngukerfinu

3.6 Helstu niðurstöður og aðgerðir til úrbóta

Mikill kynjamunur er á slysatölum í umferðinni sem og viðhorfum til ýmissa áhættuþátta.

Ungt fólk er sér í lagi í áhættuhóp en þar hefur orðið á mikil bragarbót á með Ökuskóla 3 og bráðabirgðaskírteina fyrstu þrjú árin, en fullnaðarskírteini fást aðeins ef viðkomandi er punktalaus. Þessar breytingar hafa gert ungt fólk að betri ökumönnum. Vandinn snýr frekar að eldri ökumönnum og þá sér í lagi körlum. Líkast til er það góð leið til að fækka slysum að beina fræðslu og áróðri meira að körlum, t.d. um afleiðingar hraðaksturs og alvarleika slysa sem og akstur undir áhrifum. Þá er þörf á kynmiðaðri fræðslu vegna notkunar annarra ökutækja en bíla þar sem þeir sem slasast eru nánast alfarið karlar. Hér eru því allar forsendur til að fækka slysum með því að auka öryggisvitund karla og um leið fækka slysum á konum sem slasast t.d. mun oftast sem farþegar í bílum en sem bílstjórar.

Athygli vekur mikill munur á slysatíðni karla og kvenna af erlendum uppruna starfandi hér á landi. Ekki er ljóst hvort það stafar af mun á ökuréttindum eða aðgengi að bílum. Vert er að skoða þennan hóp nánar þannig að hægt sé að bregðast við.

Mikill munur er á öryggisupplifun kynjanna í umferðinni. Konur upplifa sig óöryggari en karlar sem ökumenn eða 20% á móti 13% karla. Munurinn er mestur, 73% kvenna en 56% karla á hjóli á akbraut. Á blönduðum stíg upplifa 355 kvenna en 25% karla sig óörygg en minnstur er kynjamunurinn á hjólastíg þar sem 14% kvenna en 10% karla upplifa óöryggi. Af niðurstöðum að dæma er ljóst að aðgerðir sem miða að aðskilnaði ferðamáta munu gagnast konum umfram karla, sérstaklega fjölgun hjólastíga með aðskilnaði hjólandi og gangandi. Er það mjög í anda þeirrar stefnu samgöngufyrivalda að hvetja til notkunar fjölbreyttra ferðamáta, m.a. með því að fjölga aðskildum hjóla- og göngustígum.

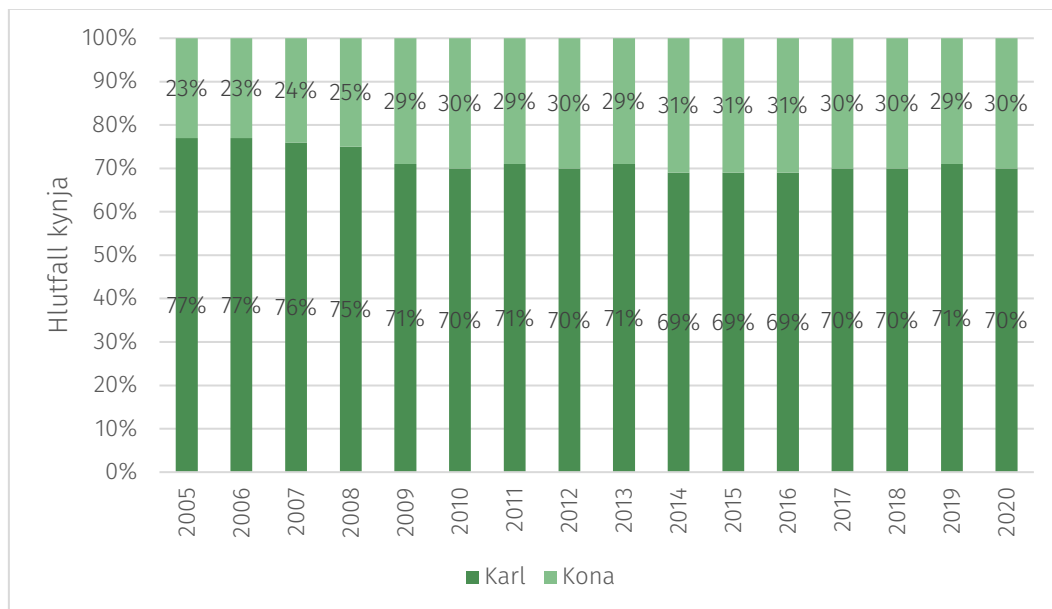
4. Aksturshegðun og umferðarlagabrot

Í þessum kafla eru umferðarlagabrot skoðuð eftir kyni. Í greiningum á umferðaróhöppum er mikill kynjamunur á hegðun í umferðinni skv. könnunum Samgöngustofu á hegðun ökumanna, bæði samkvæmt hefðbundnum og staðbundnum könnun.³² Í ljósi þeirra mætti ætla að konur væru mun löghlýðnari en karlar. Til að kanna hvort marktækur munur væri á kynjum m.t.t. hegðunar voru umferðarlagabrot skoðuð eftir kyni og gerð brots.

4.1 Umferðarlagabrot

Gögn um kyn og umferðarlagabrot fengust úr málaskrárkerfi ríkislögreglustjóra 2020 fyrir árin 2005–2020. Í tilvikum þar sem skráningarnúmer ökutækis er skráð á fyrirtæki er kyn ökumanns ekki skráð og eru slík brot því undanskilin. Þess má geta að sami einstaklingur getur gerst brotlegur oft en einu sinni. Þá getur sami einstaklingur verið tvítalinn ef hann lendir í tveimur aldurshópum innan árs.

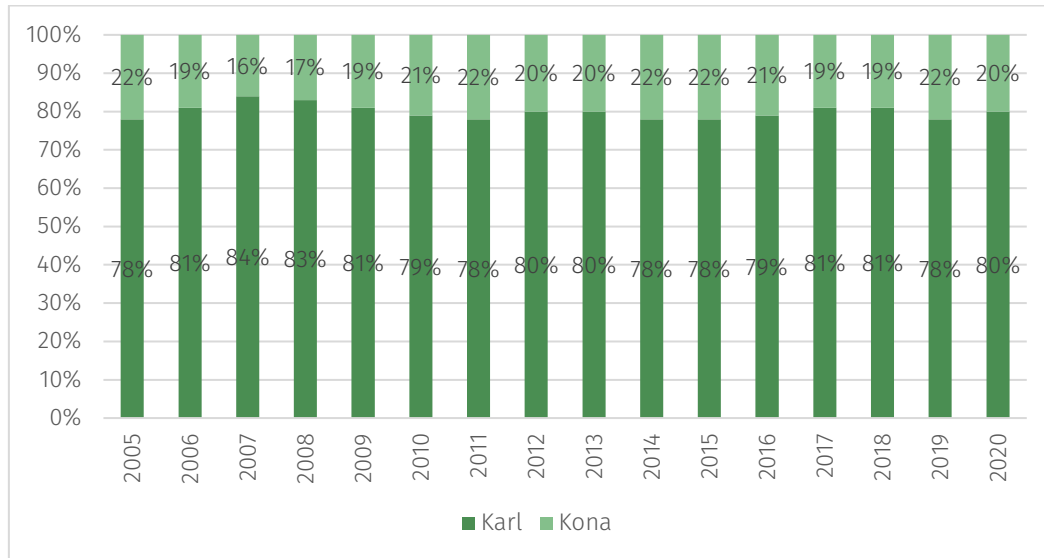
Á mynd 4-1 má sjá fjölda brota fyrir of hraðan akstur eftir kyni á tímabilinu 2005–2020. Hlutfall milli karla og kvenna sem eru tekin fyrir of hraðan akstur helst nokkuð stöðugt á tímabilinu, um 30% kvenna á móti 70% karla. Mestur er munurinn í upphafi tímabilsins en breyting varð árið 2009 þegar kynjamunur minnkaði. Ástæða er ókunn en töluverðar breytingar urðu á sama tíma á efnahag.



Mynd 4-1. Hlutfall hraðakstursbrota eftir kyni og árum

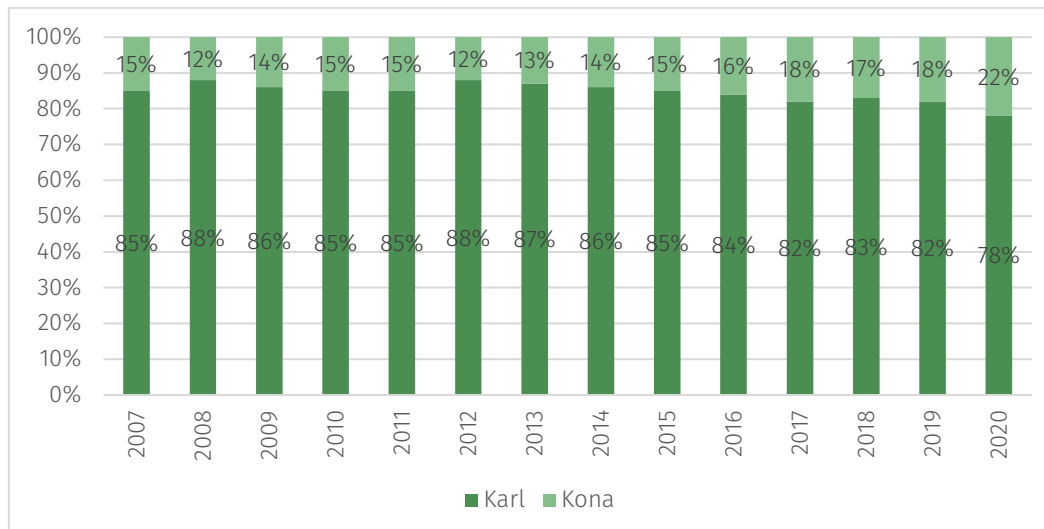
³² <https://www.samgongustofa.is/umferd/tolfraedi/rannsoknir-og-kannanir/vidhorfskonnun-um-aksturshegdun-almennings-2013/>

Hvað varðar ölvunarakstursbrot er kynjamunurinn enn meiri eða um 20% konur á móti 80% karla og helst þetta hlutfall einnig nokkuð stöðugt yfir tímabilið (sjá mynd 4-2).



Mynd 4-2. Ölvunarakstur, fjöldi brota eftir kyni og árum

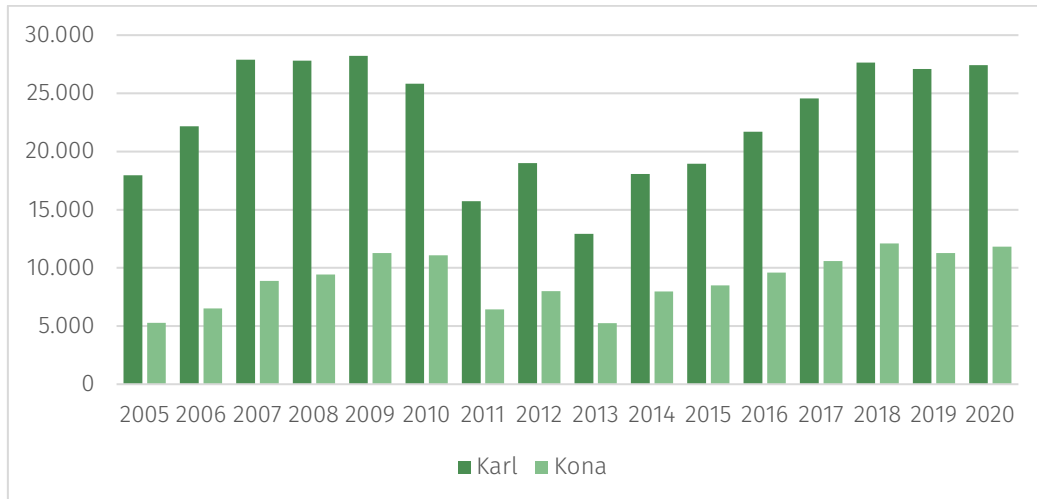
Hvað varðar akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna er hlutfall kvenna um 15% í upphafi tímabilsins en hækkaði er á leið og var komið upp í 22% árið 2020 (sjá mynd 4-3).



Mynd 4-3. Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna, fjöldi brota eftir kyni og árum

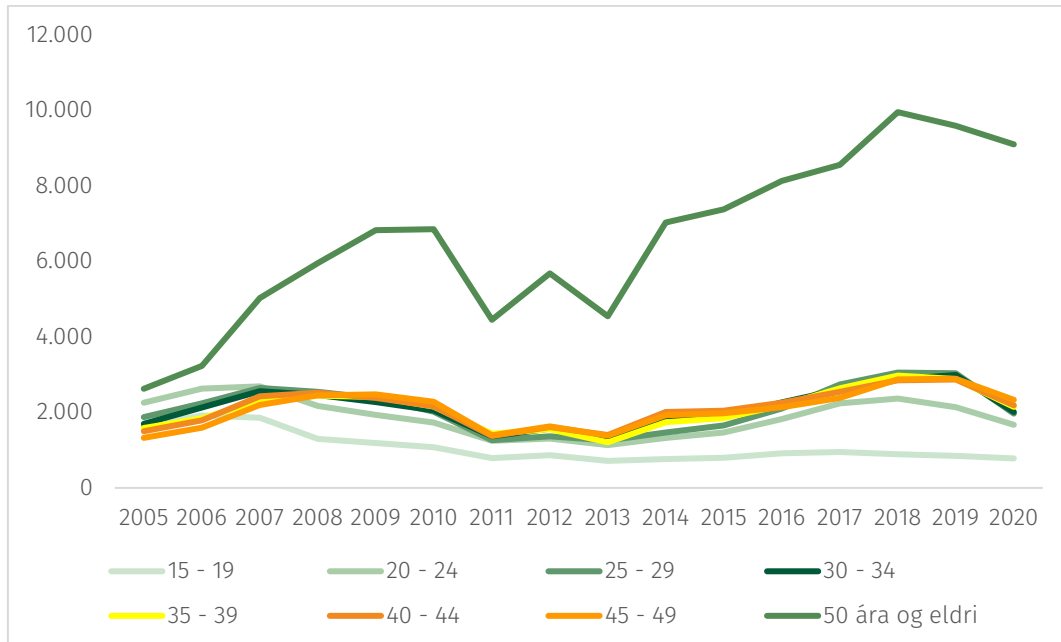
4.1.1 Hraðakstur eftir kyni og aldri

Á tímabilinu 2005–2020 hækkaði fjöldi einstaklinga (eintaldir) mældra á of háum aksturhraða úr 23.243 í 39.244 en langflesta brotið voru árið 2018, 39.753. Á mynd 4-4 má sjá þróun hraðakstursafbrotar karla og kvenna ásamt heildarþróun. Sjá má svipaðar sveiflur hjá báðum kynjum þótt mun vægari séu fyrir konur. Leiða má að því líkur að sú dýfa sem sést í fjölda hraðakstursbrota árið 2011 hafi verið samhlíða því að mjög dró úr akstri eftir bankahrúnið, einna mest á árinu 2011. Fyrir því geta verið nokkrar ástæðu t.d. bætt aksturshegðun og/eða minni löggæsla.



Mynd 4-4. Hraðakstursbrot eftir kyni 2005–2020

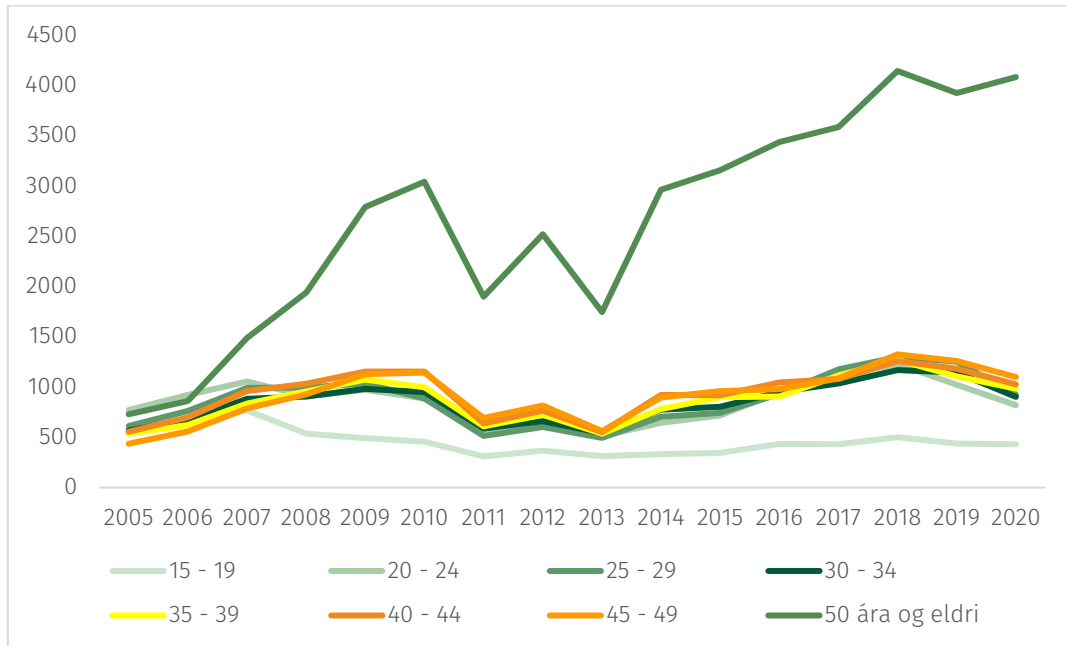
Hraðakstursbrot eru aldurstengd. Mynd 4-5 sýnir þróunina hjá körlum í öllum aldursflokkum. Þegar rýnt er í gögnin má sjá að ákveðna þróun í öllum aldurshópum. Ástæða þess að elsti hópurinn sker sig úr í fjölda ákæra er að hann er miklu fjölmennari en að síður var fjölgun í útgefnum ákærum á tímabilinu fyrir þennan aldurshóp er hröð, úr 2.628 árið 2005 í 9.102 árið 2020. Aðrir aldursflokkar fylgja svipaðri kúrfu frá upphafi tímabils til loka, með lægð á miðju tímabilinu en þá dró einnig úr umferð. Yngsti aldursflokkurinn, 15–19, sýnir rólega jákvæða þróun eftir 2007. Flestar útgefna ákæru fyrir þennan aldursflokk eru 1.921 árið 2006 en eru aðeins 779 árið 2020.



Mynd 4-5. Fjöldi hraðakstursbrota karla 2005–2020

Þróun hraðakstursbrota hjá konum er sýnd á mynd 4-6 í öllum aldursflokkum. Sömu þróun má sjá í elsta og langfjölmennasta aldursflokknum og eru flestar ákæru gefnar út til kvenna í þessum aldurshóp megnið af tímabilinu, 729 árið 2005 en 4.080 árið 2020. Er þróunin hjá eldri konum afar neikvæð og er hann eini hópurinn þar sem ákærum fjölga. Rétt er að skoða ástæður þess. Aðrir aldursflokkar fylgja svipaðri þróun og hjá körlum með fækkun á miðju tímabilinu.

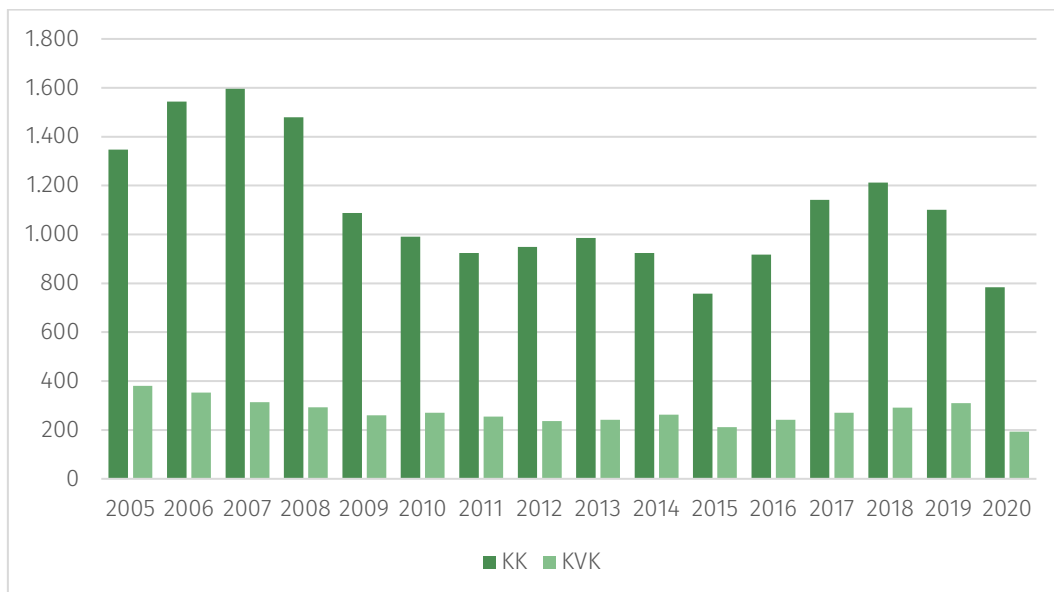
Yngsti aldurshópurinn sýnir aftur hæga jákvæða þróun frá 2007 þegar útgefnar ákærur voru 768 en árið 2020 voru þær 432.



Mynd 4-6. Fjöldi hraðakstursbrota kvenna eftir aldurshópum 2005–2020

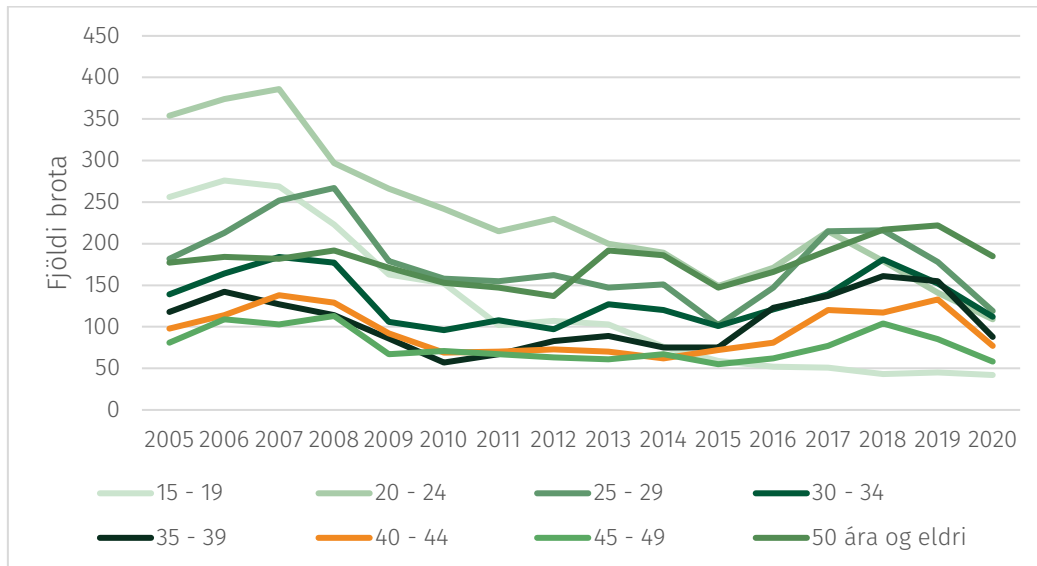
4.1.2 Ölvunarakstur

Í fjölda ölvunarakstursbrota einstaklinga (eintaldir) er þróunin jákvæð í öllum hópum en fylgir þó ekki línulegri niðursveiflu. Flest voru brotin árið 2007, þá fækkaði brotunum til 2015 en fjölgar aftur á árunum 2016–2018 uns þeim fækkar hratt samhliða eftirlitsátaki lögreglu. Fæsta voru brotin árið 2020. Það eru áberandi sveiflur í útgefnum kærur til karla en ákærur til kvenna fækkar rólega en stöðugt yfir tímabilið (sjá mynd 4-7).



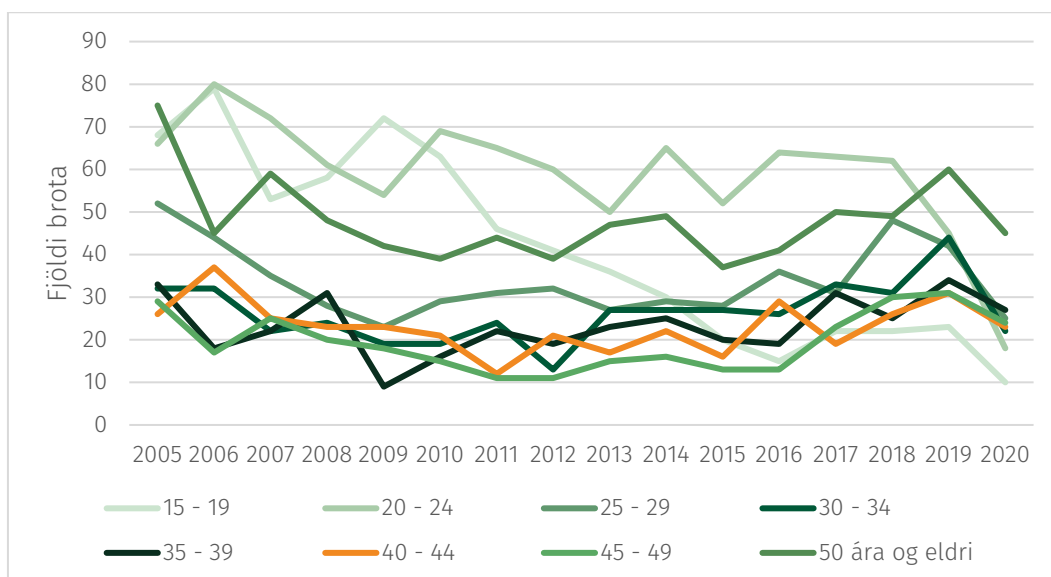
Mynd 4-7. Ölvun við akstur, fjöldi brota eftir kyni 2005–2020

Þegar skoðuð er þróunin í ölvunarakstursbrotum karla í mismunandi aldursflokkum má sjá á mynd 4-8 að í upphafi tímabilsins fá yngstu tveir aldurshóparnir flestar ákærur en síðan tekur við niðursveifla og í lok tímabilsins fær yngsti aldursflokkurinn, 15–19 ára, fæstar ákærur árið 2020.



Mynd 4-8. Fjöldi ölvunaraksturbrota eftir aldurshópum karla 2005–2020

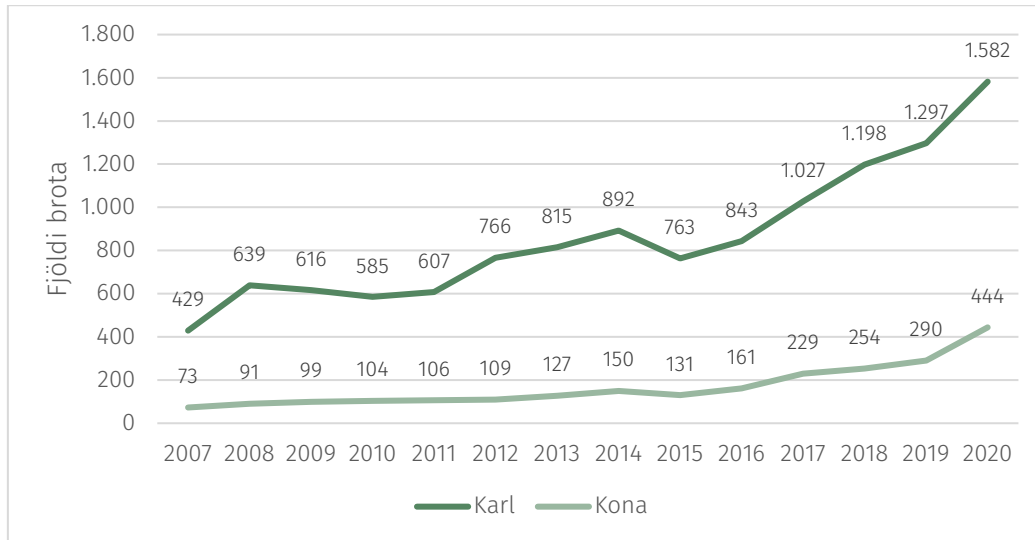
Ákærur vegna ölvunaraksturs kvenna eftir aldri eru sýndar á mynd 4-9. Þar má sjá að í upphafi tímabilsins eru það aftur yngstu tveir aldurshópar kvenna ásamt þeim elsta sem fá flestar ákærurnar en undir lok tímabilsins er sá yngsti langlægstur og sá elsti hefur afgerandi flestar ákærur þótt þær séu færri en í upphafi tímabilsins (sjá mynd 4-9). Þegar gögnin fyrir konur eru túlkuð ber að athuga að það eru ekki margir einstaklingar á bak við gögnin sem hefur áhrif á sveiflur í fjölda.



Mynd 4-9. Ölvunarakstursbrot kvenna eftir aldurshópum 2005–2020

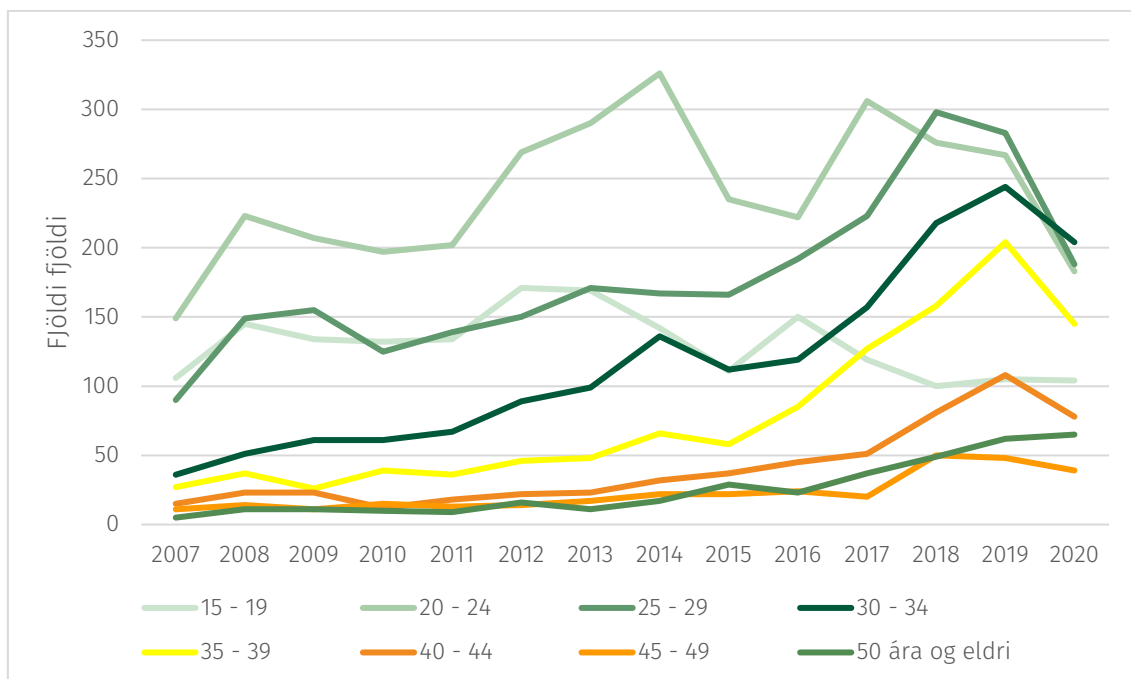
4.1.3 Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna

Fjöldi brota einstaklinga (eintaldir) vegna aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna hækkaði ört á tímabilinu 2005–2020. Alls voru 502 einstaklingar teknir fyrir neyslu fíkniefna árið 2007 en 2.026 einstaklingar árið 2020 (sjá mynd 4-10). Þetta er sorgleg þróun. Fjölgun brota er meira áberandi meðal karla, en fíkniefnabrotum kvenna við akstur hefur einnig fjölgað.



Mynd 4-10. Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna eftir kyni 2007–2020

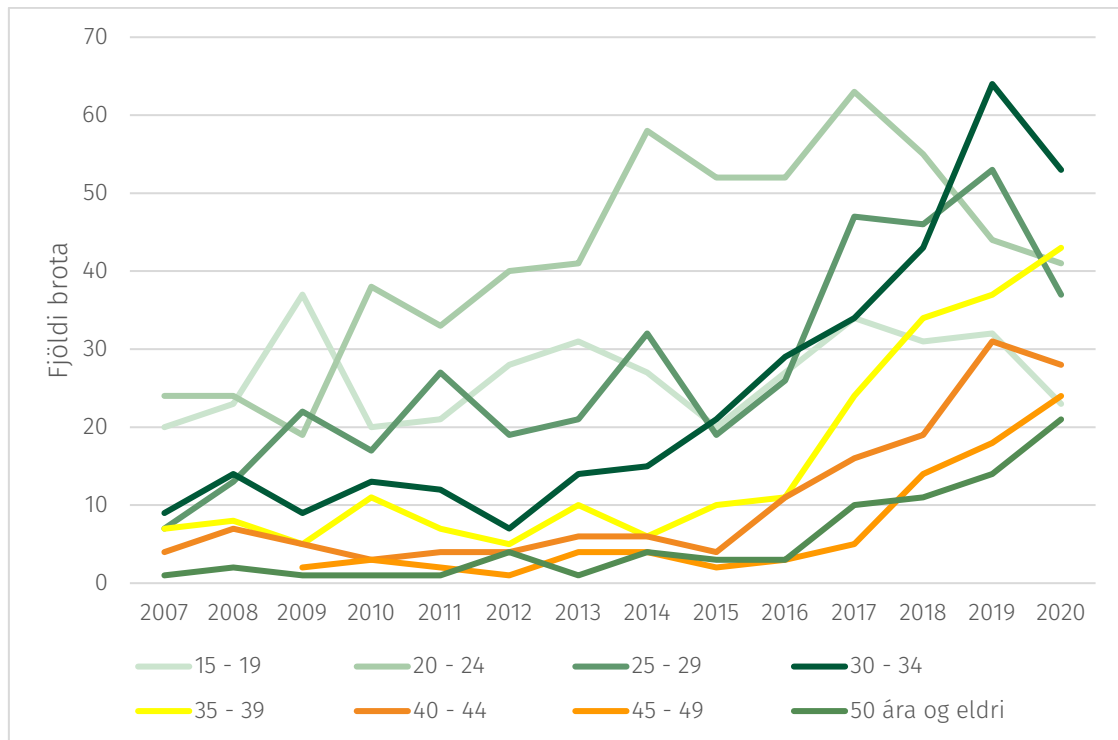
Þegar brotin eru skoðuð eftir aldursflokkum má sjá að hjá körlum fengu yngstu þrír aldursflokkarnir flestar ákærur í upphafi en undir lok tímabilsins hefur brotum heldur fjölgað hjá eldri hópum þó að mjótt á mununum (sjá mynd 4-11).



Mynd 4-11. Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna karla, fjöldi brota eftir aldri 2005–2020

Hjá konum má sjá svipaða þróun og hjá körlum, yngstu tveir aldurshóparnir fá flestar ákærur í upphafi tímabils en undir lok þess eru það aldurshóparnir 20–24, 25–29, 30–34 og 35–39 sem hafa

flestar ákætur og er þróunin neikvæði, þ.e. ákærum fjölga (mynd 4-12). Mikilvægt er að hafa í huga að það eru að það eru fáir einstaklingar á bak við gögnin sem hefur áhrif á sveiflur innan þróunarinnar.



Mynd 4-12. Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna kvenna, fjöldi brota eftir aldri 2005–2020

4.2 Aksturshegðun almennings

Samgöngustofa hefur frá árinu 2010³³ gert könnun á aksturshegðun Íslendinga sem sýnir vel þróun í viðhorfum og aksturshegðun landsmanna skv. þeirra eigin mati. Könnunin er framkvæmd að hausti (okt.–des.), þýðið er landsmenn allir, 18 ára og eldri, og úrtakið 1.500–2.000 manns. Svarhlutfall er á bilinu 60–70% og fer lækkandi. Niðurstöður eru birtar sem vegin gögn til þess að úrtak endurspegli þýði sem best m.t.t. kyns, aldurs og búsetu og hlutföll námunduð upp í næstu heilu tölu. Notagildi birtra ganga er annmörkum háð þar sem það vantar iðulega hlutfall valkosta fari það undir 5%.

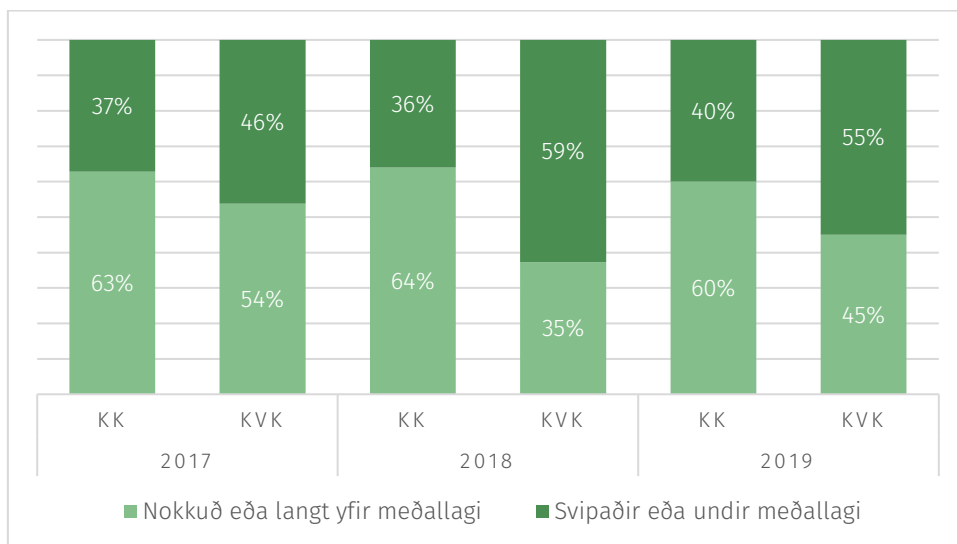
Nokkrar spurningar voru valdar úr könnunum árinna 2015–2019 sem eiga það sameiginlegt að sýna fram á marktækan kynbundinn mun í viðhorfum og hegðun þátttakenda. Til einföldunar hér hafa sumir svarmöguleikar verið felldir saman.

4.2.1 Eigið mat á ökufærni

Frá árinu 2017 hefur verið spurt um mat á eigin ökufærni: *Ef þú berð þig sem ökumann saman við ökumenn á Íslandi almennt, myndir þú segja að þú værir yfir eða undir meðallagi eða*

³³<https://www.samgongustofa.is/umferd/tolfraedi/rannsoknir-og-kannanir/vidhorfskonnun-um-aksturshegdu-almennings-2013/>

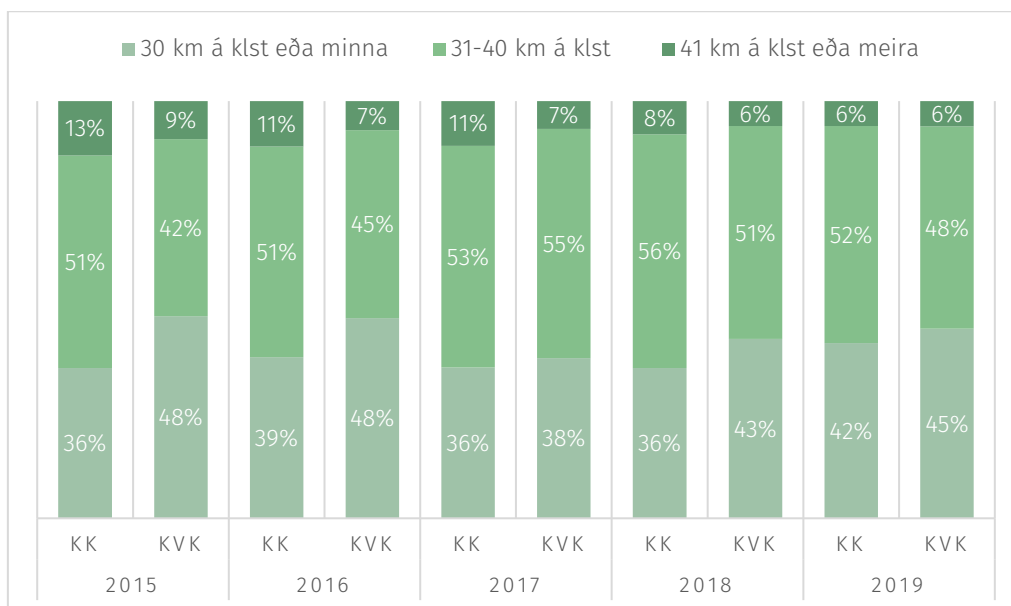
svipaður og aðrir? Marktækur munur er á svörum karla og kvenna öll árin eins og sjá má á mynd 4-13. Karlar meta sig töluvert oftár yfir meðallagi en konur. Slíkt ofmat á færni er algengt félagsálfræðilegt fyrirbrigði en áhrif þessa viðhorfs á aksturslag, áhættuhegðun endurspeglast í kynjamun í slysatíðni. Eingöngu 1% karla og 2% kvenna meta sig undir meðallagi á árunum 2018–2019.



Mynd 4-13. Mat á eigin ökufærni

4.2.2 Ekið umfram hámarkshraða

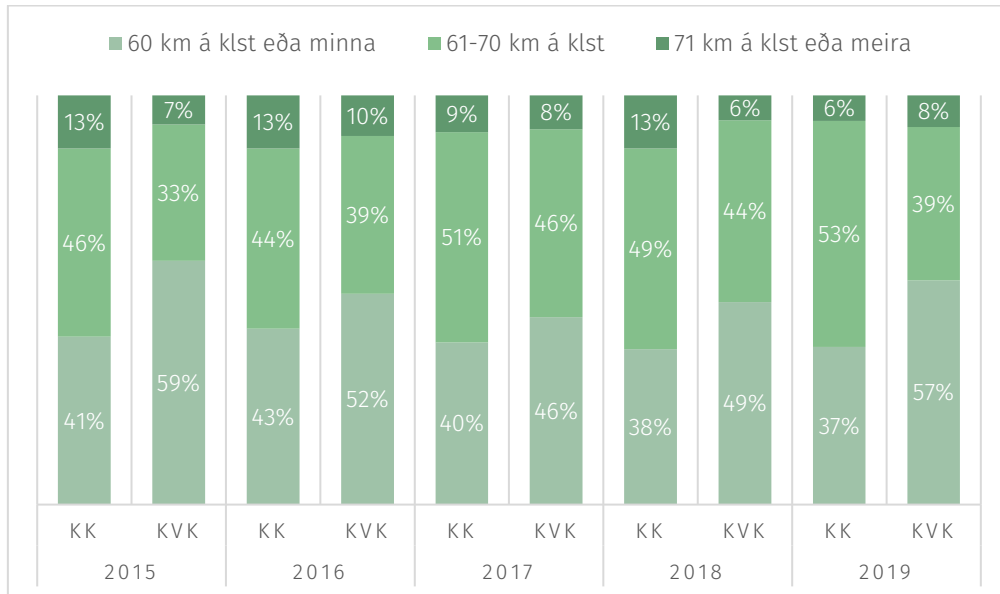
Í könnunum eru þrjár spurningar um aksturshraða á götum með mismunandi hámarkshraða. *Hversu hratt ekur þú að jafnaði á svæðum þar sem hámarkshraði er 30 km á klst?* Mynd 4-14 sýnir svör þátttakenda við þessari spurningu. Hér er marktækur munur á svörum karla og kvenna á árunum 2015, 2016 og 2018.



Mynd 4-14. Ökuhraði þar sem er 30 km hámarkshraði eftir kyni

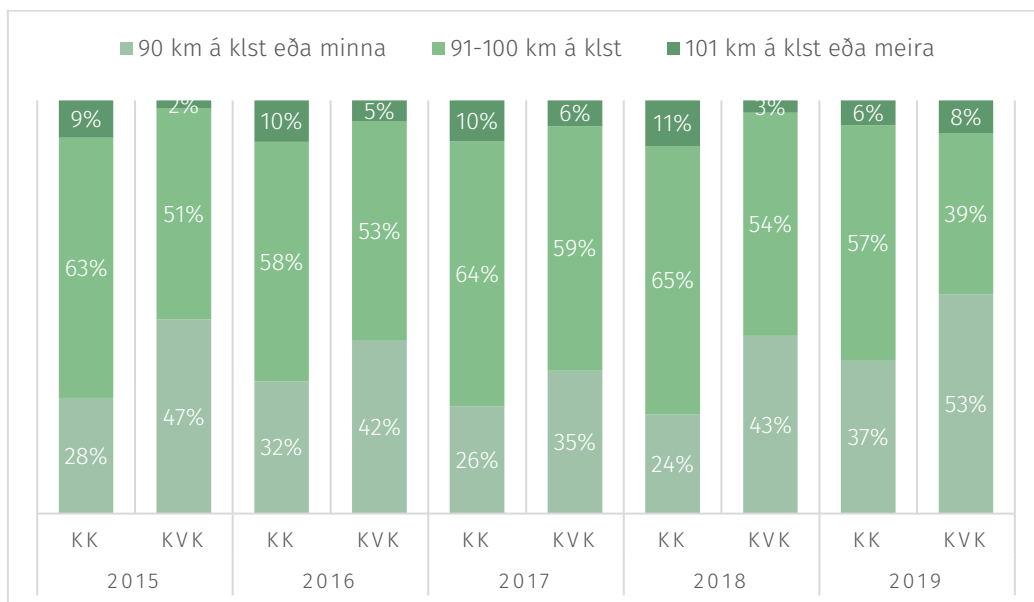
Næst er spurt hversu hratt viðkomandi aki þar sem *hámarkshraði er 60 km á klst*. Aftur er marktækur munur á svörum karla og kvenna á árunum 2015 og 2018. Karlar keyra oftár hraðar

en á hámarkshraða á 60 km götum en konur. Mynd 4-15 sýnir svör þátttakenda við þessari spurningu.



Mynd 4-15. Ökuhraði þar sem er 60 km hámarkshraði eftir kyni

Síðasta spurningin í þessum lið hljómar svo: *Hversu hratt ekur þú að jafnaði á svæðum þar sem hámarkshraði er 90 km á klst?* Mynd 4-16 sýnir svör þátttakenda við þessari spurningu. Hér er marktækur munur á svörum karla og kvenna á árunum 2015, 2016, 2017 og 2018. Karlar telja sig oftar aka hraðar en á hámarkshraða á 90 km götum en konur.

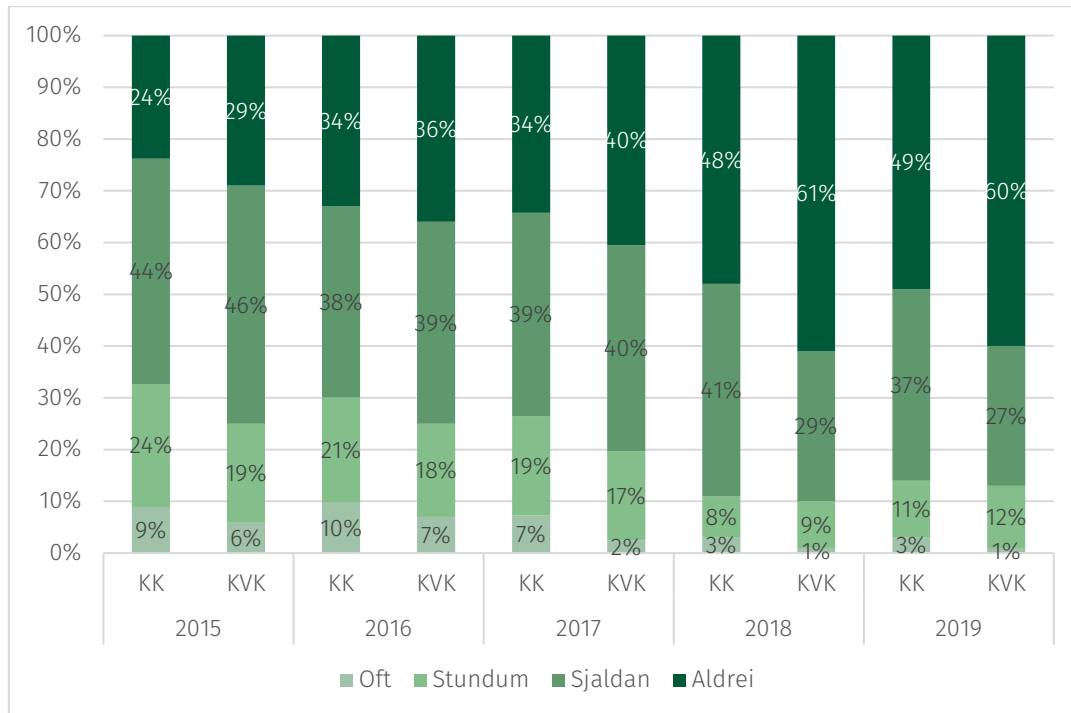


Mynd 4-16. Ökuhraði þar sem er 90 km hámarkshraði eftir kyni

4.2.3 Farsímanotkun undir stýri

Samgöngustofa spyr þátttakendur um farsímanotkun undir stýri: *Talar þú í farsíma án handfrjáls búnaðar við akstur?* Mynd 4-17 sýnir svör þátttakenda við þessari spurningu. Hér er marktækur munur á svörum karla og kvenna á árunum 2015, 2016, 2017 og 2018. Fleiri karlar en konur tala í

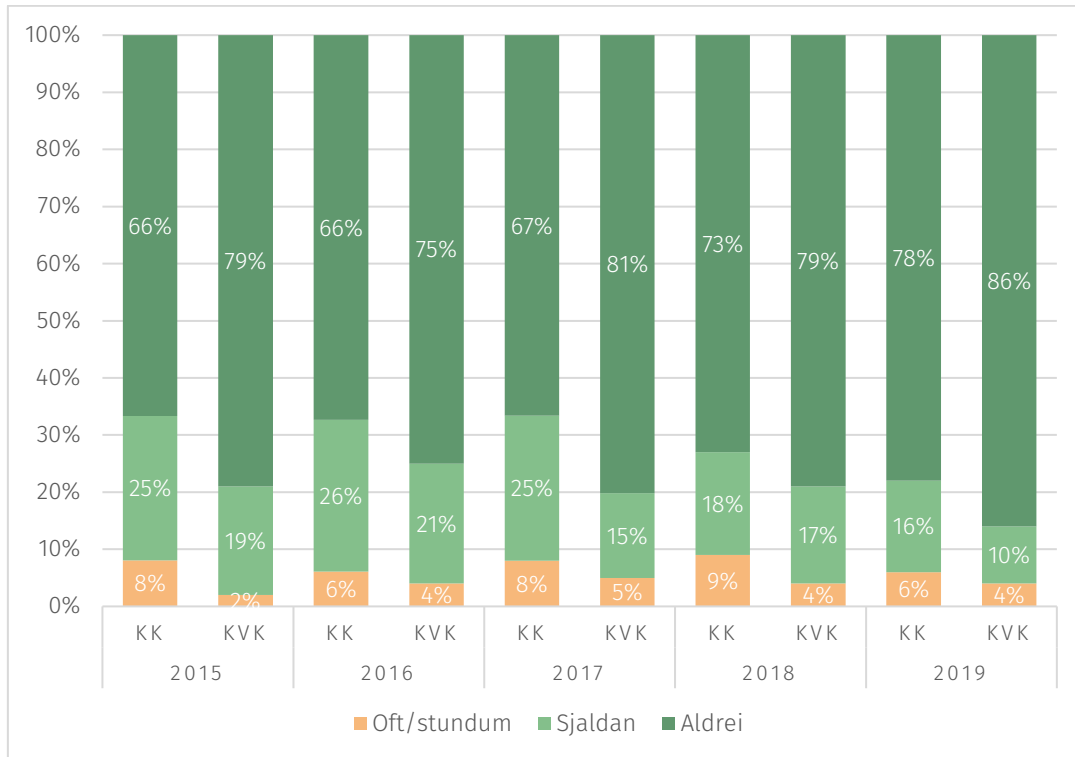
símann án handfrjáls búnaðar undir stýri. Marktæk jákvæð þróun er þó í svörum þátttakenda, sífellt færri tala í símann án handfrjáls búnaðar. Ástæða fyrir þessari þróun er eflaust að hluta til sú að sífellt fleiri bílar eru með innbyggðan handfrjálsan búnað en ekki var spurt hvort bíll viðkomandi væri búinn slíkum búnaði. Þá voru sektir hækkaðar mikið eða úr 5.000 í 40.000 kr árið 2018 sem kann að hafa fælingarmátt. Þess ber að gæta að eldri eða ódýrari bílar eru síður með innbyggðan handfrjálsan búnað og ekki er spurt um búnað bílsins í spurningunni.



Mynd 4-17. Notkun farsíma í akstri án handfrjáls búnaðar

4.2.4 Ekið undir áhrifum áfengis

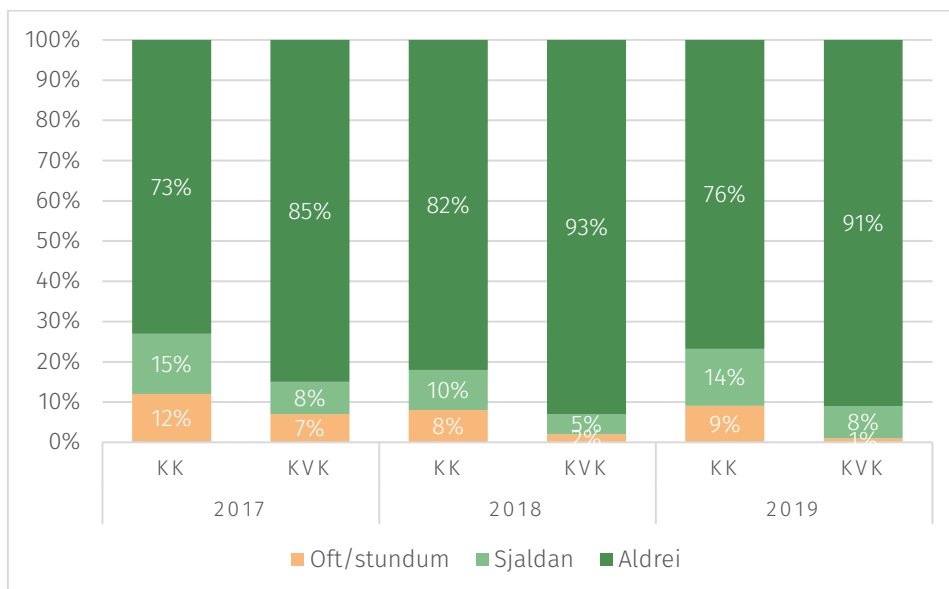
Í könnunum Samgöngustofu er spurt um akstur undir áhrifum þ.e. hvort viðkomandi hafi sest undir stýri eftir að hafa drukkið áfengan drykk. Mynd 4-18 sýnir svör þátttakenda við þessari spurningu. Hér er marktækur munur á svörum karla og kvenna öll árin. Fleiri karlar en konur svara því til að þeir hafi ekið eftir að hafa drukkið einn áfengan drykk. Þróunin yfir tíma er jákvæð fyrir bæði kynin þar sem sífellt fleiri svara þessari spurningu neitandi.



Mynd 4-18. Akstur eftir einn áfengan drykk

4.2.5 Sætisbeltanotkun

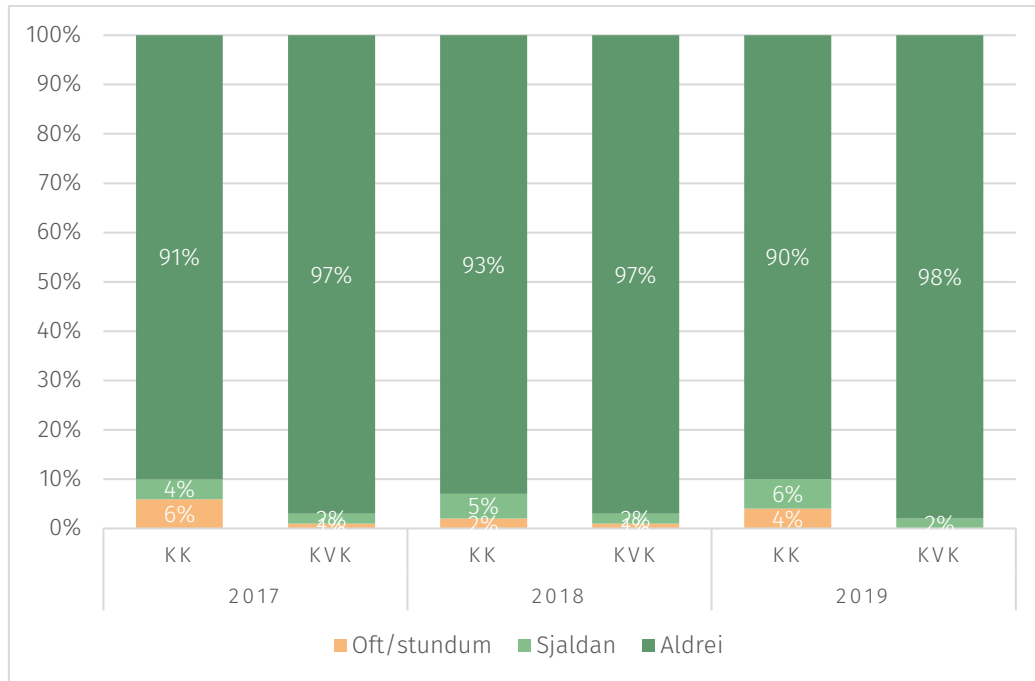
Þá er spurt um notkun bílbelta fyrir öikumenn eða farþega bæði í innan- og utanbæjarakstri. Mynd 4-19 sýnir svör þátttakenda við þessari spurningu. Aftur er hér marktækur munur á svörum karla og kvenna á árunum 2017-2018 og 2019. Fleiri karlar en konur svara að þeir noti bílbelti sjaldan eða aldrei innanbæjar.



Mynd 4-19. Sætisbeltanotkun bílstjóra innanbæjar eftir kyni

Seinni spurningin hljóðar svo: *Hefur á síðustu sex mánuðum komið fyrir að þú sem ökumaður hafir ekið bifreið í utanbæjarakstri án þess að nota öryggisbelti?* Mynd 4-20 sýnir svör

Þátttakenda við þessari spurningu á árunum 2017–2019. Áður voru svarmöguleikar á öðru sniði (já/nei) og árið 2016 er ekki gefið upp svarhlutfall þeirra sem segja sjaldan, stundum eða oft. Hér er marktækur munur á svörum karla og kvenna á árunum 2017, 2018 og 2019. Heldur fleiri karlar en konur segja að þeir noti bílbelti sjaldan eða aldrei utanbæjar.



Mynd 4-20. Sætisbeltanotkun bílstjóra í utanbæjarakstri eftir kyni

4.3 Helstu niðurstöður og aðgerðir til úrbóta

Rannsóknir á umferðarlagabrotum endurspeglar akstursviðhorf og sýna að karlar eru mun líklegri til að aka of hratt og aka undir áhrifum áfengis eða vímuefna og vera þ.a.l. meirihluti þeirra sem eru valdir að slysum vegna þessara þátta. Líkast til er það góð leið til að fækka slysum að beina fræðslu og áróðri meira að körlum, t.d. um afleiðingar hraðaksturs og alvarleika slysa sem og akstur undir áhrifum. Hér mætti beita markvisst mjúkum stefnumótandi aðgerðum eins og fræðslu, forvörnum og markaðsherferðum sem beina sjónum að tilteknum markhópum og þeirra sérkennum. Nauðsynlegt er að meta áhrif og virkni slíkra aðgerða og endurhanna ef þær skila ekki tilteknum árangri. Hærri sektir hafa í för með sér aukinn fælingarmátt og mætti skoða áhrif og fyrirkomulag sekta en áhrif núverandi sektarfyrirkomulags á aksturshegðun hefur ekki verið rannsakað.

Þá má beita beinum aðgerðum svo sem bættu aðgengi t.a.m. að almenningssamgöngum (næturalakstur) og örflæðismátum til að draga úr líkum á akstri undir áhrifum sem hafa sýnt sig að vera töluvert notaðir fyrir styttri vegalengdir. Erlendar rannsóknir hafa sýnt að mkilvægt er að hafa í huga að innviðir fyrir fjölbreytta ferðamáta og almenningssamgöngur séu hannaðir þannig að öryggisupplifun sé hámarks, sér í lagi út frá viðmiðum kvenna. Á slíkt við um staðsetningu stoppistöðva, lýsingu ofl.

5. Ferðavenjur og frávík

Ferðavenjukannanir veita mikilvægar upplýsingar um kynbundna notkun samgangna. Má þar nefna kannanir sem gerðar hafa verið af hálfu Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Reykjavíkurborgar og Samgöngustofu (Aksturshegðun Íslendinga) og Vegagerðar og fleiri aðila. Yfirlit yfir kannanirnar er að finna í viðauka 3 og má opna þær með því að smella á nafn könnunar. Að auki fengust kyngreinanlegar upplýsingar frá Strætó bs.

Stuðst var við lýsigögn framkvæmdaraðila (yfirléitt Gallup eða Maskína) en ekki frumgögn svo hvorki var unnt að reikna marktækan mun í þróun ferðavenja yfir tíma né gera aðra ályktunartölfræðireikninga. Ekki er um samfelldar tímaraðir að ræða nema á einstaka breytum því að spurningar hafa breyst í gegnum tíðina og munur gæti verið á því hvernig var spurt. Gott skref var stigið með stórrí ferðavenjukönnun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis, Samgöngustofu, Isavia og Vegagerðar fyrir hönd samgönguráðs ásamt Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) haustið 2019 sem lögð var fyrir úrtak landsmanna á landinu öllu í stað höfuðborgarsvæðisins eingöngu.³⁴ Lagt er upp með að standa að áframhaldandi gagnaöflun þriðja hvert ár með þessum hætti.

Fyrir þessa rýni var ákveðið að kanna breytur sem tengdust eftirfarandi:

- 1) Aðgengi að fólksbíl
- 2) Fjölda bíla á heimili
- 3) Ökuréttindum
- 4) Ferðamáta
- 5) Hlutdeild kvenna og karla í áskriftarkjörum hjá Strætó
- 6) Tilgangi ferðar
- 7) Fjölda ferða
- 8) Ferðatíma

Tilgangur með þessari gagnaöflun var tvíþættur, annars vegar að skoða kynjamun og greina vísbendingar um þróunina í tíma. Ekki er skoðaður munur á aldurshópum innan kyns vegna takmarkana í lýsigögnum framkvæmdaraðila. Það er þó afar mikilvægt að taka mið af breytileika í ferðavenjum á ólíkum lífsskeiðum fólks vegna ólíkra þarfa. Gögn voru ekki heldur greind m.t.t. bakgrunns þátttakenda, s.s. eftir tekjum, menntun eða aðgengi að farartækjum eða innviðum.

Upplýsingaöflun um ferðavenjur íbúa er mikilvægur hlekkur í skipulagsvinnu og stefnumótun yfirvalda og er því miklu til kostað að hafa kannanirnar umfangsmiklar og nákvæmar og niðurstöðurnar aðgengilegar jafnt fagaðilum sem almenningi. Áreiðanlegar tímaraðir gefa stefnumótendum og fagaðilum mikilvægar upplýsingar um framtíðarþróun og samgöngubörf komandi kynslóða og tök á að bregðast við óæskilegri þróun. Meðal þess sem vert er að skoða

³⁴ Stjórnarráð Íslands (2020). Ferðavenjukönnun samgönguráðs og SSH.

<https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaaetlun/ferdavenjukonnun-samgongurads-og-ssh/#ymislegt>

betur eru ferðir með smáfarartækjum, þ.e. örflæðið, og ferðakeðjuna en ekki eingöngu ferðafjölda, t.d. vegalengd og tíma, óháð ferðamáta. Mikill ávinningur er fólgin í góðum upplýsingum um notkun á samgöngukerfinu, einstökum mannvirkjum og eðli ferðavenja ólíkra notenda sem nýta má til hvatningar fyrir umhverfissvænni ferðamáta og til að styðja loftlagsmarkmið okkar.

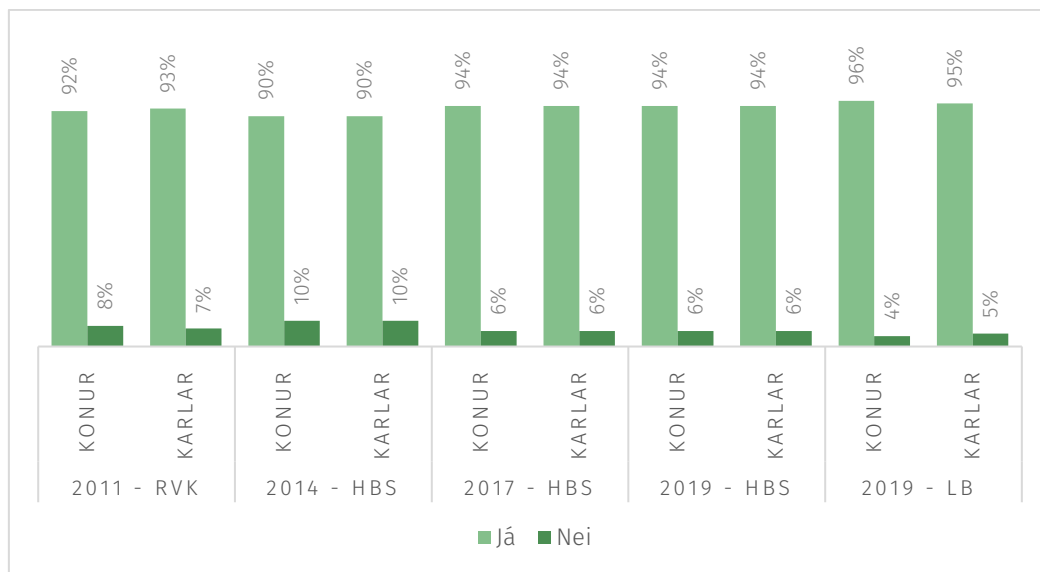
Í niðurstöðunum sem hér verða birtar eru hlutföll stjórnumerkt ef um marktækan mun er að ræða á hlutdeild kynjanna hverju sinni. Munur er á framsetningu bæði spurninga og niðurstæðna milli kannana og því ekki alltaf hægt að bera saman niðurstöður.

5.1 Aðgengi að bílum og ferðir

Í öllum ferðavenjukönnunum er spurt um fjölda bíla á heimili, aðgengi að bíl og fjölda ferða.

5.1.1 Aðgengi að fólksbíl

Aðgengi að fólksbíl er hægt að skoða samfelld frá árinu 2011 í ferðavenjukönnunum og virðist enginn markverður munur vera á milli kynjanna eins og sjá má á mynd 5-1. Þróunin á þessari breytu virðist sýna afar hægfara aukningu í aðgengi að bíl. Gögnin frá 2011 eiga við um íbúa í Reykjavík en gögn frá árunum 2014–2019 eiga við um höfuðborgarsvæðið (HBS) annars vegar og landsbyggðina (LB) hins vegar en þau gögn eru einungis til fyrir árið 2019.



Mynd 5-1. Aðgengi að bíl skv. ferðavenjukönnunum

Áhugavert er að bera þessar niðurstöður saman við upplýsingar um eignarhald á ökutækjum í kafla 2 þar sem karlar eru mun oftast skráðir eigendur ökutækja. Þrátt fyrir það virðist ekki vera munur á aðgengi kynjanna að ökutæki sem gæti að einhverju leyti skýrst af hefðum á heimilum og því að karlar eru alíft skráðir fyrir fleiri en einum bíl. Í ferðavenjukönnunum er ekki spurt nánar um hvað felist í „aðgengi“ að bíl. Gagnlegt væri að skoða nánar um hvaða bíl er að ræða þ.e. eigin bíl, bíl í eigu fjölskyldu eða maka, bíl í samrekstri með öðrum, bíl frá vinnuveitanda, rekstrarleigubíl, bílaleigubíl, leigubíl eða deiliahagkerfislausn eins og Zip-car. Einnig væri gagnlegt að vita hvort aðgengi sé alltaf til staðar. Ljóst er að fjárhagslegur ávinningur er einn af sterkustu hvötunum til að velja aðra ferðamáta þegar þess er kostur, sér í lagi hjá konum sem almennt

hafa lægri tekjur. Því geta bætтар upplýsingar um kostnað einstaklingsins við rekstrarfyrirkomulag nýst í aðgerðir sem miða að því að auka hlutdeild vistvænni ferðamáta.

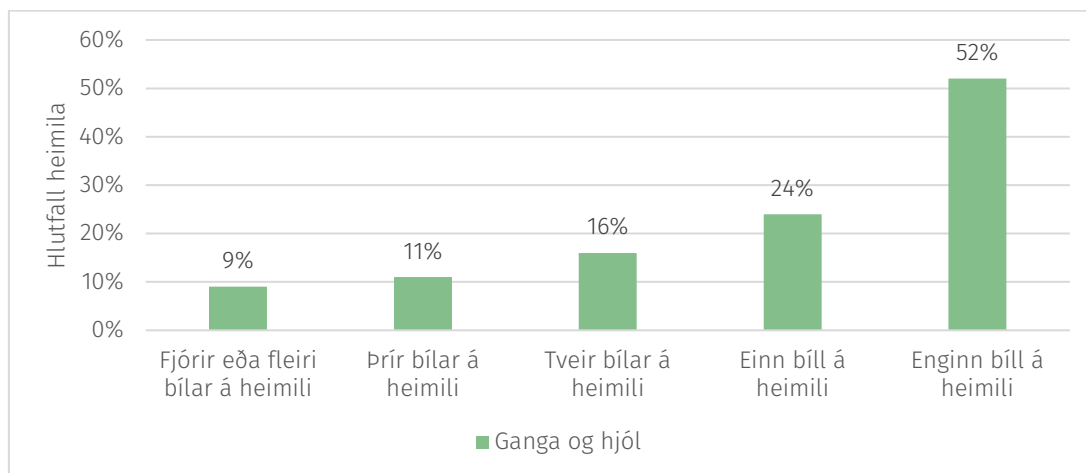
5.1.2 Fjöldi bíla á heimili

Í ferðavenjukönnunum eru gefnir fimm valkostir um fjölda bíla á heimili. Fram kemur marktækur kynjamunur árin 2017 og 2019 þar sem konur eru líklegri til að svara því að einn bíll sé á heimili en karlar að tveir bílar séu á heimilinu (tafla 5-1). Ekki er unnt að greina afgerandi þróun í fjölda bíla á heimili. Í töflunni merkir HBS höfuðborgarsvæðið en LB stendur fyrir landsbyggðina.

Tafla 5-1. Hversu margir bílar eru á heimilinu?

	2011 – HBS		2014 – RVK		2017 – HBS		2019 – HBS		2019 – LB	
	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK
0	5%	4%	8%	7%	4%	3%	4%	4%	3%	3%
1	46%	41%	49%	50%	44%	39%	42%	39%	40%	37%
2	38%	42%	32%	32%	38%	42%	38%	41%	39%	42%
3	9%	11%	9%	7%	11%	12%	11%	11%	13%	13%
4+	3%	3%	2%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%

Í ferðavenjukönnun samgönguráðs og SSH 2019 kemur fram að eftir því sem fleiri bílar eru á heimilum fækkar ferðum þar sem er hjólað. Mynd 5-2 sýnir hlutfall ferða sem farnar eru gangandi eða á hjóli miðað við hvað það eru margir bílar til staðar á heimili. Þessar upplýsingar eru ekki brotnar niður nánar eftir öðrum bakgrunnsbreytum.



Mynd 5-2. Tengsl bílaeignar við hlutfall ferða gangandi eða á hjóli³⁵

5.1.3 Fjöldi ferða

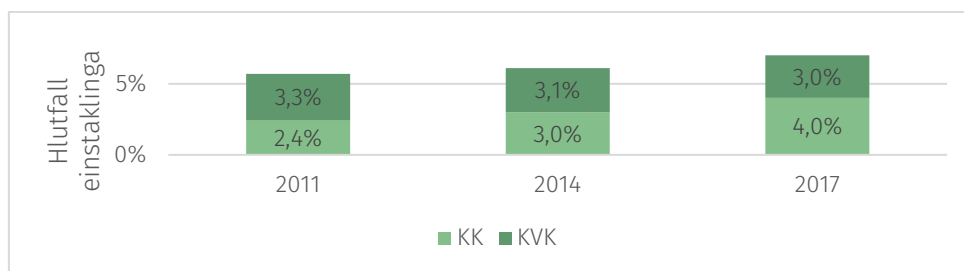
Í öllum ferðavenjukönnunum 2011–2019 fara konur að meðaltali fleiri ferðir en karlar. Einnig má sjá að meðaltal ferða lækkar hjá báðum kynjum yfir árin, örlítið hraðar fyrir karla (um 0,5) en konur (0,4) á tímabilinu (sjá töflu 5-2).

³⁵ <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaaetlun/ferdavenjukonnun-samgongurads-og-ssh/>

Tafla 5-2. Fjöldi ferða umræddan dag³⁶

	2011 – HBS	2014 – RVK	2017 – HBS	2019 – HBS	2019 – LB
KVK	4.4	4.3	4.1	4	3.9
KK	4.2	4.1	4	3.7	3.6

Í skýrslu VSÓ ráðgjafar, Ferðir á einstakling (2019)³⁷, sem unnin var fyrir Vegagerðina eru kyngreinanlegar upplýsingar um þá sem fóru engar ferðir skv. ferðavenjukönnunum árin 2011, 2014 og 2017. Afar lítið hlutfall þátttakenda fer enga ferð en af þeim eru þó heldur fleiri konur.



Mynd 5-3. Þeir sem fóru engar ferð umræddan dag

5.2 Ferðamáti

Í ferðavenjukönnunum er spurt hvaða ferðamáta einstaklingurinn eða barn hans (þá undir lögalldri) nýtti til ferða sinna umræddan dag. Valmöguleikarnir eru eftirfarandi: sem bílstjóri, sem farþegi í einkabíl, fótgangandi (hlaupandi), á reiðhjóli, sem farþegi í strætisvagni, með skólabíl, á hlaupahjóli, með leigubíl, á vélhjóli eða á annan hátt. Til að einfalda framsetningu hafa framkvæmdaraðilar haldið sig við vinsælustu svarmöguleikana í niðurstöðum sínum. Þar sem x kemur fyrir í töflum eru engar upplýsingar gefnar upp í lýsigögnum. Konur eru oftast farþegar í bíl og þær fara oftast gangandi en karlar, undantekning er könnun fyrir höfuðborgarsvæðið (HBS) árið 2019 þar hlutfallið er jafnt. Karlar eru oftast ökumenn og hjóla mun oftast en konur. Einkabíllinn er aðalferðamáti beggja kynja og hefur hlutfallið haldist nokkuð svipað yfir tímabilið. Þá vekur athygli að notkun kynjanna á strætó er nokkuð jöfn yfir tímabilið (tafla 5-3).

Tafla 5-3. Hvernig fórst þú eða barnið þitt pinna ferða í dag?

	2011 – HBS		2014 – RVK		2017 – HBS		2019 – HBS		2019 – LB	
	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK
Sem bílstjóri	58%	64%	54%	60%	60%	63%*	58%	63%	57%	63%
Farþegi í bíl	19%	12%	21%	15%	18%	12%*	18%	11%	19%	12%
Fótgangandi/ hlaupandi	16%	14%	17%	11%	14%	13%*	13%	13%	16%	13%
Í strætisvagni	4%	4%	5%	4%	4%	4%	5%	5%	x	x
Á reiðhjóli	2%	5%	3%	8%	4%	8%*	3%	7%	x	x
Á annan hátt	1%	1%	1%	2%	x	x	x	x	x	x

³⁶ HBS er höfuðborgarsvæðið, RVK er Reykjavík og LB stendur fyrir landsbyggðina.

³⁷ Ferðir einstaklinga, VSÓ ráðgjöf 2019.

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/ferdir_a_einstakling_skyrsla/\\$file/Fer%C3%B0ir_%C3%A1_einstakling_sk%C3%BDrsla.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/ferdir_a_einstakling_skyrsla/$file/Fer%C3%B0ir_%C3%A1_einstakling_sk%C3%BDrsla.pdf)

Í skýrslu umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar árin 2015, 2016 og 2018 voru ferðir fullorðinna og barna þeirra til og frá vinnu og skóla skoðaðar nánar. Niðurstöður fyrir ferðir barna eru ekki kyngreinanlegar árið 2018. Framkvæmdaraðili var Gallup og var könnunin lögð fyrir panel. Maskína lagði fyrir sambærilega könnun árið 2018 þar sem spurt var um ferðamáta fullorðinna til vinnu eða skóla en þá náði úrtakið yfir landið allt. Tafla 5-4 sýnir niðurstöður kannana umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar fyrir ferðamáta barna til og frá skóla. Nokkur breytileiki er á svörum milli ára en mismunandi stærð þýðis sem og aðstæður þann dag sem könnunin var gerð td. veður gætu skýrt það að einhverju leyti.

Tafla 5-4. Með hvaða hætti fór barnið þitt/börnin þín í grunnskólann síðast?

	2015		2016 – vor		2016 – haust	
	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK
Fótgangandi	64%*	73%	53%	56%	66%	58%
Með einkabíl	32%	22%*	18%	24%	23%	23%
Með strætó/skólavagni	4%	5%*	21%	17%	10%	18%
Á hjóli	x	x	8%	3%*	x	x
Með öðrum hætti	x	x	x	x	x	x

Tafla 5-5 sýnir niðurstöður fyrir ferðamáta fullorðinna til vinnu eða skóla. Samræmi er við niðurstöður ferðavenjukannana í töflu 5-3. Konur eru líklegri til að ganga og aðeins líklegri til að vera farþegar í bíl. Karlar eru líklegri til að vera bílstjórar og líklegri til að vera á hjóli. Niðurstöður fyrir notkun einkabíls og almenningssamgangna gefa þó til kynna meiri notkun en kemur fram í töflu 5-3.

Tafla 5-5. Með hvaða hætti fórst þú til vinnu/skóla síðast ?

	Gallup – RVK 2015		Gallup – RVK 2016 – vor		Gallup – RVK 2016 – haust		Gallup – RVK 2018 – haust		Maskína – landið 2018 – haust	
	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK
Fótgangandi	13%	12%	13%	8%	13%	13%	17%	14%	15%	12%
Á bíl sem bílstjóri	63%	67%	63%	66%	66%	68%	60%	67%	67%	70%
Á bíl sem farþegi	9%	7%	7%	7%	11%	5%*	8%	7%	6%	5%
Með strætó/skólavagni	10%	6%	9%	10%	x	x	7%	7%	5%	5%
Á hjóli	5%	8%	7%	8%	x	x	6%	6%	4%	6%
Með öðrum hætti	x	x	0.01	0.01	0.11	0.14	0.02	x	0.03	0.03

5.2.1 Almenningssamgöngur, áskriftarkort í strætó

Upplýsingar fengust frá Strætó bs. um kyn þeirra sem keyptu afsláttarkort í strætisvagnana á höfuðborgarsvæðinu árin 2018–2019 (sölutölur fram að 31.07.2019). Þessar upplýsingar eru birtar í töflu 5-6. Ekki er vitað um kyn þeirra sem kaupa farmiða eða nýta sér strætóappið. Niðurstöður sýna að fleiri konur kaupa áskriftarkort í strætó, um 55% á móti 45%, og helst hlutfallið stöðugt milli ára. Markverðasta kynjamuninn má finna í vinnustaðakorti fyrir Landspítalann þar sem rúm 80% handhafa eru konur en karlar eingöngu tæp 20%. Séu þessi afsláttarkjör undanskilin er hlutfall kvenna í öllum öðrum áskriftarkortum tæp 53% en karla rúm 47%. Með samgöngusamningum við vinnustað geta starfsmenn keypt samgöngukort með Strætó og er nánast enginn kynjamunur merkjanlegur í kaupum á samgöngukortum. Þetta vekur eftirtekt og

er verðugt að kanna hvort það sé kynbundinn munur á notkun samgöngusamninga m.t.t. ferðamáta.

Tafla 5-6. Afsláttar- og áskriftarleiðir Strætó eftir kyni

	2018		2019	
	KVK	KK	KVK	KK
Krakkakort (6–11)	56,9%	43,1%	57,2%	42,8%
Ungmennakort (12–17)	56,5%	43,5%	55,8%	44,2%
6 mánaða nemakort (18+)	58,4%	41,6%	53,9%	46,1%
12 mánaða nemakort (18+)	54,7%	45,3%	51,9%	48,1%
Samgöngukort (samgöngusamningur við vinnustað)	51,1%	48,9%	50,2%	49,8%
Vinnustaðakort Landspítala	x	x	80,4%	20%
Eldriborgarakort	63,9%	36,1%	59,5%	40,5%
Öryrkjakort	42,8%	57,2%	46,1%	53,9%
Almenn kort	52,6%	47,4%	52,8%	47,2%
Öll kort	55,1%	44,9%	54,8%	45,2%

Árin 2017 og 2019 voru þátttakendur í ferðavenjukönnun spurðir hvaða fullyrðingar ættu best við þátttakandann um strætó. Þar á meðal voru valmöguleikarnir „ég/barnið á strætókort/áskrift í appi“ og „ég/barnið nota/r farmiða í appi“. Þar má sjá að hlutfall þeirra sem borga með appi í strætó og eru búsettir á höfuðborgarsvæðinu hækkar umtalsvert milli ára. Hins vegar er hækkunin ekki eins áberandi milli ára þegar kemur að áskrift með appinu. Aðeins fleiri karlar virðast nýta sér þá leið að borga stakt far með appinu en konurnar eru oftari í áskrift. Tafla 5-7 sýnir þessar niðurstöður.

Tafla 5-7. Hver eftirtalinna fullyrðinga á best við um þig/barnið þitt og strætó?

	2017 – RVK		2017 – HBS		2019 – HBS		2019 – LB	
	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK
Ég/barnið á strætókort	8%	7%	7%	6%	8%	6%*	7%	5%*
Ég/barnið á strætókort/áskrift í appi	3%	4%	3%	4%	6%	6%	4%	4%
Ég/barnið nota/r farmiða	14%	10%	13%	9%*	10%	7%*	9%	6%*
Ég/barnið nota/r farmiða í appi	14%	16%	11%*	13%	17%	18%	12%	12%
Ég/barnið nota/r strætó sjaldan eða aldrei	61%	63%	66%	68%	57%*	61%	66%*	71%

5.2.2 Tilgangur ferðar

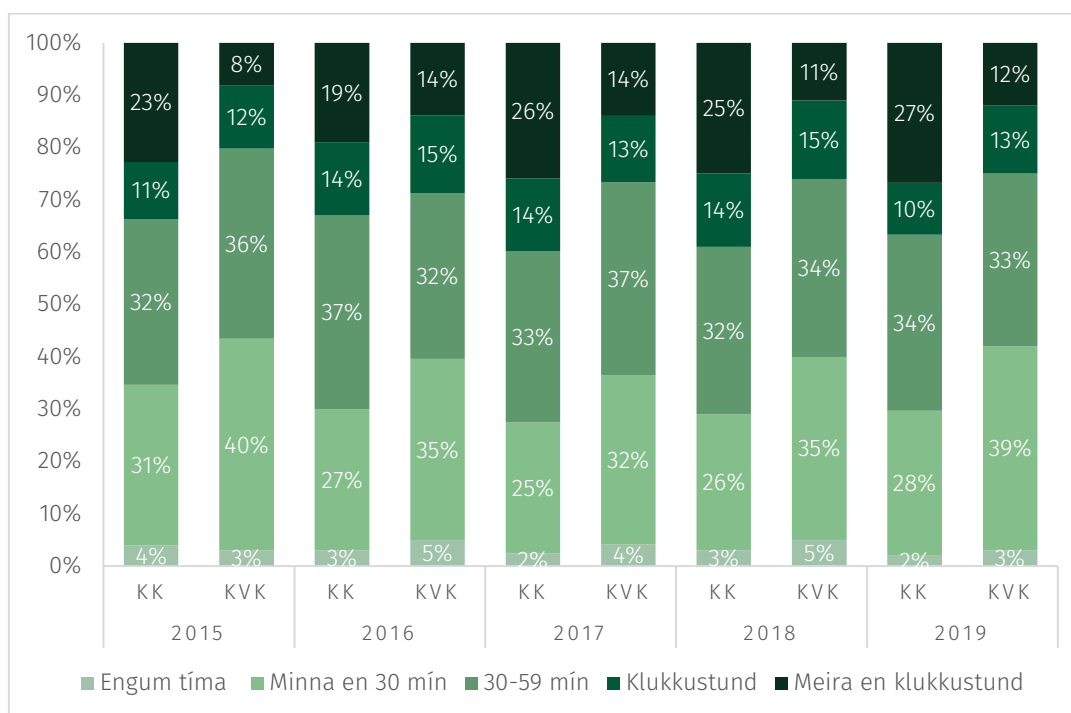
Hvað tilgang ferða varðar verður að hafa í huga að valmöguleikar þessarar spurningar breyttust árið 2017 svo ekki er um samfellda tímaröð að ræða. Samkvæmt niðurstöðum í töflu 5-8 má sjá að fleiri karlar eiga erindi til vinnu en konur þótt það dragi aðeins úr muninum yfir tímabilið. Enginn munur er á milli karla og kvenna yfir tímabilið þegar kemur að því að eiga leið í skóla eða skutla farþega og helst hlutfall þessara ferða jafnt yfir tímabilið. Lítil munur er á milli kynjanna þegar kemur að ferð í verslun, ferð vegna afþreyingar og að fylgja börnum og er munurinn í kringum 1–3%, konum í vil. Þessar niðurstöður benda til þess að ferðakeðja kvenna sé mögulega flóknari en karla og mætti skoða það nánar.

Tafla 5-8. Tilgangur ferðar

	2011 – HBS		2014 – RVK		2017 – HBS		2019 – HBS		2019 – LB	
	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK	KVK	KK
Fara í vinnu	15%	20%	16%	21%	15%*	17%	14%	18%	14%	18%
Fara í skóla	8%	8%	8%	8%	7%	7%	8%	7%	8%	8%
Fara í verslun	9%	7%	9%	8%	9%	7%*	9%	7%	9%	6%
Fara í afþreyingu, íþróttir, heimsóknir	16%	14%	16%	14%	15%	13%*	16%	13%	16%	13%
Keyra/sækja barn í skóla /leikskóla/til dagmömmu	7%	4%	6%	4%	5%	4%*	5%	4%	5%	3%
Skutla farþega	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	5%	4%
Sinna öðrum erindum	7%	7%	8%	8%	8%	7%	7%	6%	8%	7%
Fara heim	34%	34%	32%	32%	x	x	x	x	x	x
Fara heim úr vinnu	x	x	x	x	8%*	12%	7%	11%	7%	10%
Fara heim, annað	x	x	x	x	25%*	22%*	26%	23%	26%	23%
Ferð vegna vinnu	x	x	x	x	3%	6%	3%	6%	3%	8%

5.2.3 Ferðatími

Upplýsingar um ferðatíma með einkabíl daglega voru fengnar frá könnun Samgöngustofu; Aksturshegðun Íslendinga. Marktækur munur er á milli kynjanna. Fleiri konur telja sig verja minna en 30 mínútum undir stýri en fleiri karlar telja sig aka klukkutíma eða meira hvern dag.



Mynd 5-4. Hversu miklum tíma telur þú þig eyða sem ökumaður að meðaltali í umferðinni?

5.3 Könnun á ferðavenjum bíllausra

Í fyrri rannsókn kom í ljós umtalsverður kynjamunur á fólksbílaeign þar sem konur áttu um þriðjung fólksbíla á skrá. Þar af leiðandi mætti álykta að konur væru í meirihluta þeirra sem ferðast með öðrum samgöngumátum. Á sama tíma reyndust konur ekki nota almenningssamgöngur meira en karlar og hjóluðu miklu minna en karlar. Því vaknaði sú spurning hvaða ferðamáta konur væru almennt að nota. Reyndar kom síðar í ljós að bílaeign einhleypra

kvenna eru litlu minni en karla þ.e. að yfir 90% kvenna í ákveðnum aldurshópum reyndust skráðar fyrir bíl. Í millitíðinni hafði verið ráðist í að gera könnun á ferðavenjum bíllausra enda lítil þekking á ferðavenjum þeirra einstaklinga sem treysta á aðra samgöngumáta en einkabíl til að komast ferða sinna. Könnunin var netkönnun á samfélagsmiðlum í hópum með áherslu á bíllausan lífsstíl og hjólréiðar, auk þess sem hún var send á félagalista slíkra félaga.

Gagnaöflun átti sér stað á tímabilinu 20.09.19–14.10.19 og var svarhlutfall 60% (290 svör) sem veitir ágætar vísbendingar. Notað var kí-kvaðrat til þess að meta marktækt á milli hópa og er þess getið í texta ef marktækur munur mældist.

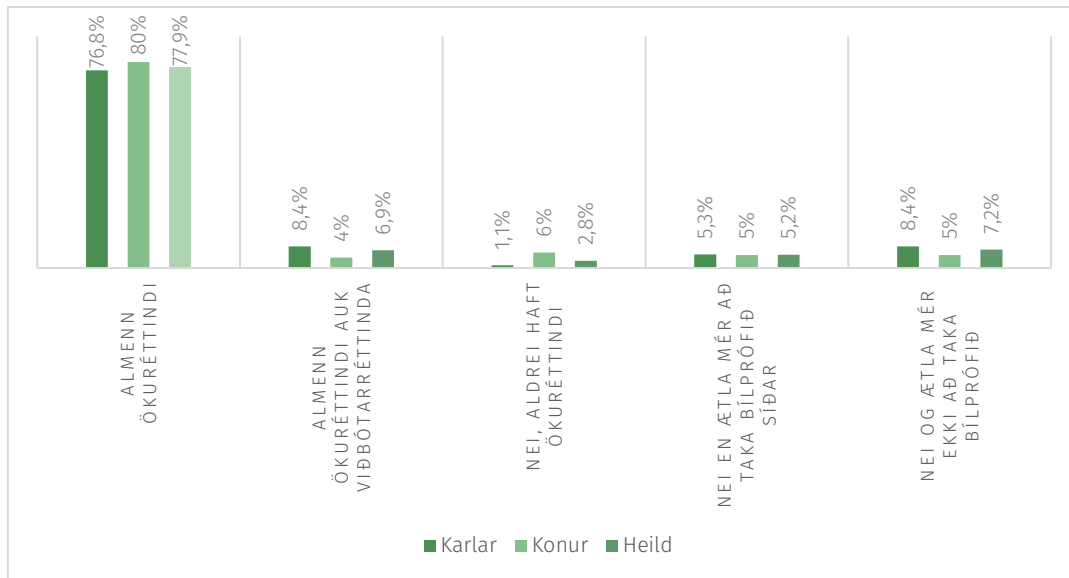
Karlar voru 65,5% (N=190) þátttakenda en konur 34,5% (N=100). Aldur var flokkaður eftir fjórum aldursbilum eftir þátttakendum, 29 ára og yngri, 30–39 ára, 40–59 ára og 60 ára og eldri. Hlutfallslega voru flestir þátttakendur í aldurshópnum 30–39 ára, tæp 39%. Flestir voru af höfuðborgarsvæðinu og voru tæp 53% þeirra giftir eða í sambúð. Um 40% þátttakenda voru foreldrar barna undir 18 ára aldri og 93% þátttakenda voru virkir á atvinnumarkaði á einhvern hátt (þ.m.t. í námi). Eingöngu 50% bjuggu í eigin húsnæði og rúmlega 51% þénaði 549 þúsund krónur eða minna á mánuði. Tafla 5-9 sýnir niðurstöðurnar, marktektarpróf sýndi engan mun á milli kynjanna í þessum breytum.

Tafla 5-9. Bakgrunnur þátttakenda

		Karlar	Konur	Heild
Aldur	29 ára og yngri	33,2%	42,0%	36,2%
	30–39 ára	38,9%	33,0%	36,9%
	40–59 ára	24,7%	17,0%	22,1%
	60 ára og eldri	3,2%	8,0%	4,8%
Búseta	Reykjavík	85,3%	82,0%	84,1%
	Stórhöfuðborgarsvæðið	11,6%	13,0%	12,1%
	Landsbyggðin	3,1%	5,0%	3,7%
Hjúskaparstaða	Í sambúð/gift(ur)	52,6%	42,4%	49,1%
	Einhleyp(ur)	47,4%	57,6%	50,9%
Börn	Nei	56,3%	66,7%	59,9%
	Já	43,7%	33,3%	40,1%
Menntun	Grunnskólamenntun	5,3%	9,0%	6,6%
	Stúdent eða verkmenntun	17,9%	29,0%	21,7%
	Grunnnám á háskólastigi	38,4%	32,0%	36,2%
	Framhaldsnám á háskólastigi	38,4%	30,0%	35,5%
Staða á atvinnumarkaði	Virk(ur) (einnig í námi)	95,8%	89,0%	93,4%
	Óvirk(ur)	4,2%	11,0%	6,6%
Húsnæðisform	Eigið húsnæði	56,8%	37,0%	50,0%
	Leiguhúsnæði	25,8%	36,0%	29,3%
	Húsnæði maka	2,1%	3,0%	2,4%
	Foreldrahús eða annað	15,3%	24,0%	18,3%
Innkoma	Minna en 250 þúsund	18,4%	24,0%	20,3%
	250–399 þúsund	7,9%	5,0%	6,9%
	400–549 þúsund	25,8%	27,0%	26,2%
	550–799 þúsund	29,5%	21,0%	26,6%
	800 þúsund eða meira	18,4%	23,0%	20,0%

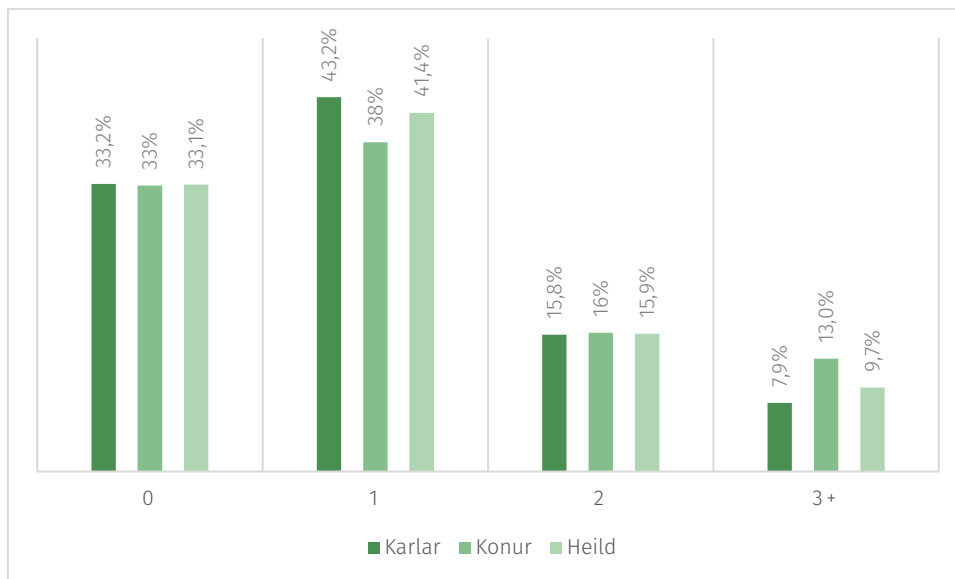
5.3.1 Ökuréttindi og aðgengi að ökutækjum

Rúm 85% karla sem tóku þátt í könnuninni höfðu almenn ökuréttindi og voru 8,4% með aukin ökuréttindi. Af konum höfðu 84% þeirra almenn ökuréttindi og þar af 4% viðbótarréttindi sjá mynd 5-5. Þetta er marktækt lægra hlutfall en fram kemur í ferðavenjukönnunum en þar var t.d. hlutfall almennra ökuréttinda 97% árið 2019. Sama á við um aukin ökuréttindi en skv. könnun Samgöngustofu á aksturshegðun almennings árið 2019 voru 36% karla með viðbótarréttindi og 8% kvenna sem er mun hærra hlutfall.



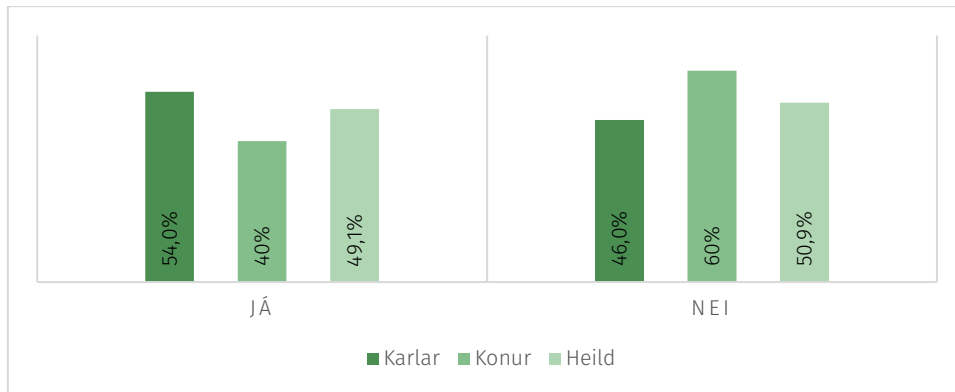
Mynd 5-5. Ertu með bílpróf eða önnur ökuréttindi?

Aðspurð um fjölda annarra á heimili þátttakenda sem höfðu gild ökuréttindi kom í ljós að um 67% karla og kvenna bjuggu með einum eða fleiri á heimili sem höfðu almenn ökuréttindi (sjá mynd 5-6).



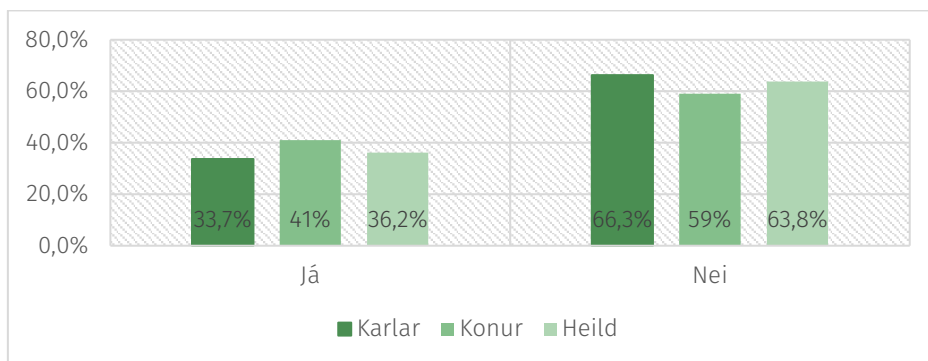
Mynd 5-6. Hversu margir á heimilinu hafa bílpróf að þér undanskildum/undanskilinni?

Þátttakendur voru spurðir hvort þeir hefðu verið skráðir eigendur fólksbíls á einhverjum tímapunkti og voru fleiri karlar sem svöruðu þeirri spurningu játandi, eða um 54%, samanborið við 40% kvenna og reyndist marktækur munur á milli kynjanna ($p < 0.05$) (sjá mynd 5-7).



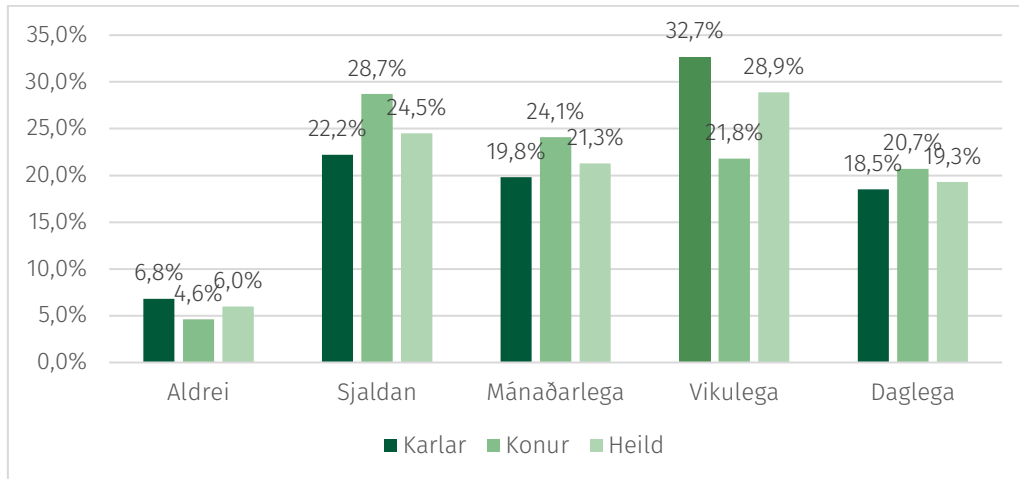
Mynd 5-7. Hefur þú verið skráður eigandi bíls?

Aðspurð um hvort annar heimilismaður sé eigandi fólksbíls svöruðu 41% kvenna því játandi en rúm 33% karla (sjá mynd 5-8).



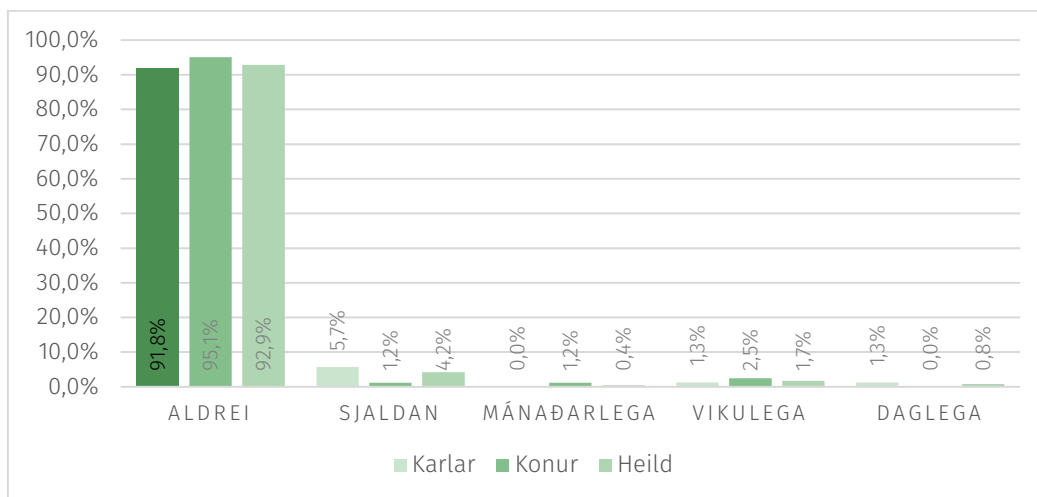
Mynd 5-8. Er bíll í eigu annars aðila á þínu heimili?

Tvær spurningar sneru að aðgengi að fólksbíl. Annars vegar var spurt um aðgengi þátttakenda að bíl í eigu fjölskyldu eða vina og hins vegar að ökutæki í eigu vinnuveitanda. Var hægt að svara þessum spurningum á fimm punkta kvarða; aldrei, sjaldan, mánaðarlega, vikulega og daglega. Meirihluti þátttakenda hefur möguleika á aðgengi að minnsta kosti mánaðarlega, 77% karla á móti rúmum 66% kvenna (sjá mynd 5-9).



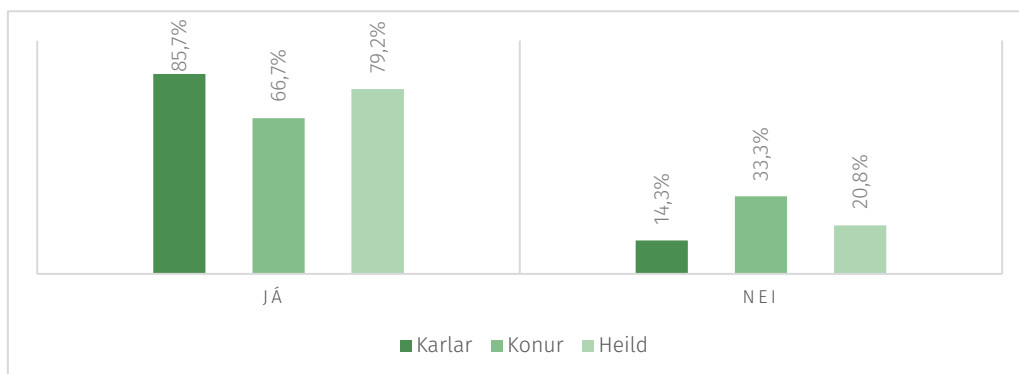
Mynd 5-9. Hefur þú aðgangi að bíl/bílum í gegnum vini eða fjölskyldu?

Þegar kemur að aðgangi að bíl í gegnum vinnuveitanda svara tæp 92% karla en 95% kvenna þau hafið aldrei aðgang að fyrirtækisbíl utan vinnu. 2,6% karla og 2,5% kvenna hafa slíkt aðgangi að vikulega eða oftar. Aðgangi að bíl á vegum vinnuveitanda hefur því lítil áhrif (sjá mynd 5-10).



Mynd 5-10. Hefur þú aðgangi að bíl í gegnum vinnuveitanda eftir vinnudaginn?

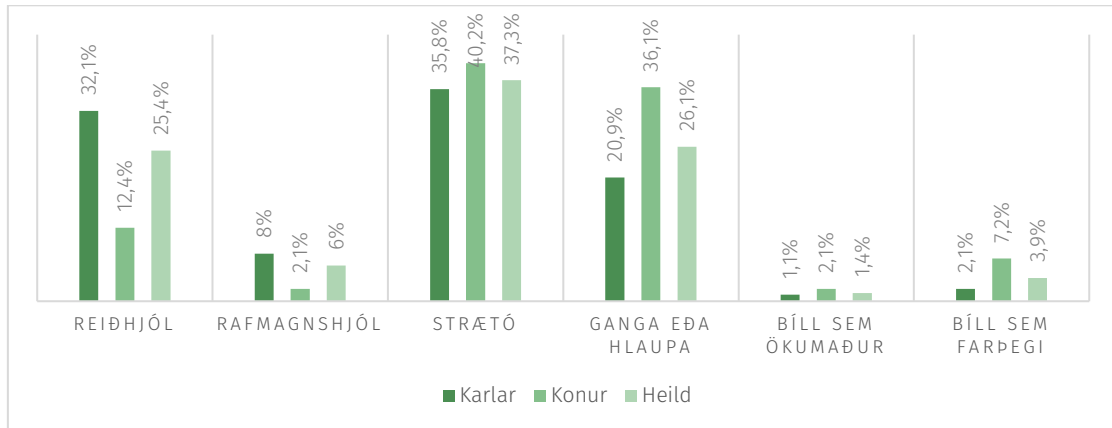
Þá var spurt um aðgangi að nothæfu hjóli. Tæp 86% karla og rúm 67% kvenna svöruðu þeirri spurningu játandi og reyndist marktækur munur á milli kynjanna ($p < 0.00$) (sjá mynd 5-11).



Mynd 5-11. Hefur þú aðgang að hjóli sem virkar?

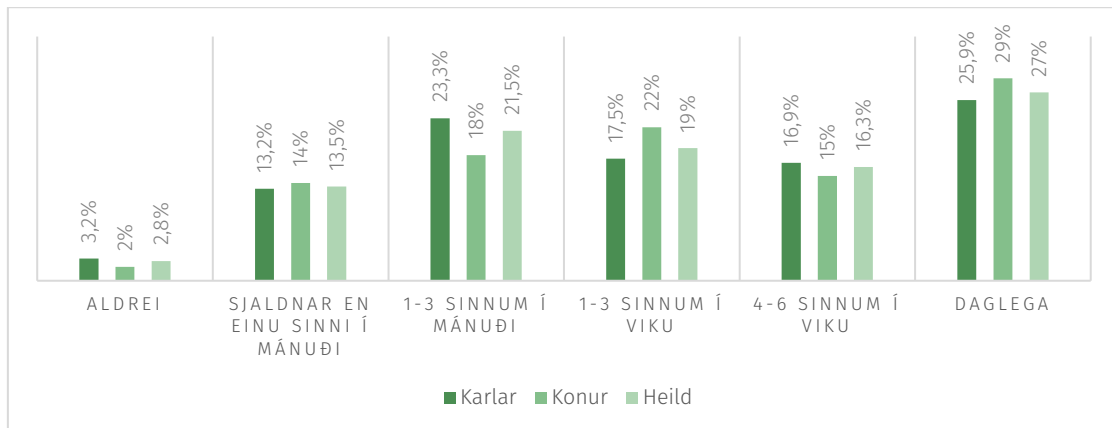
5.3.2 Algengasti ferðamáti

Þátttakendur voru spurðir hver þeirra aðalferðamáti væri og var hægt að velja á milli reiðhjóls, rafmagnshjóls, strætó, þess að ganga eða hlaupa, ferðar í bíl sem ökumaður, ferðar í bíl sem farþegi eða annars. Mynd 6-8 sýnir niðurstöður þessarar spurningar en eins og við var að búast má sjá að hlutfall virkra ferðamáta er mun hærra en í ferðavenjukönnunum fyrir þennan þátttakendahóp. Fleiri karlar hjóla en konur og fleiri konur ganga og nota almenningssamgöngur, auk þess sem konur eru lítillega oftar ökumenn og talsvert oftar farþegar í bíl en karlar. Þetta er í samræmi við niðurstöður ferðavenjukannana en hins vegar er hlutfallslega meiri kynjamunur hér.



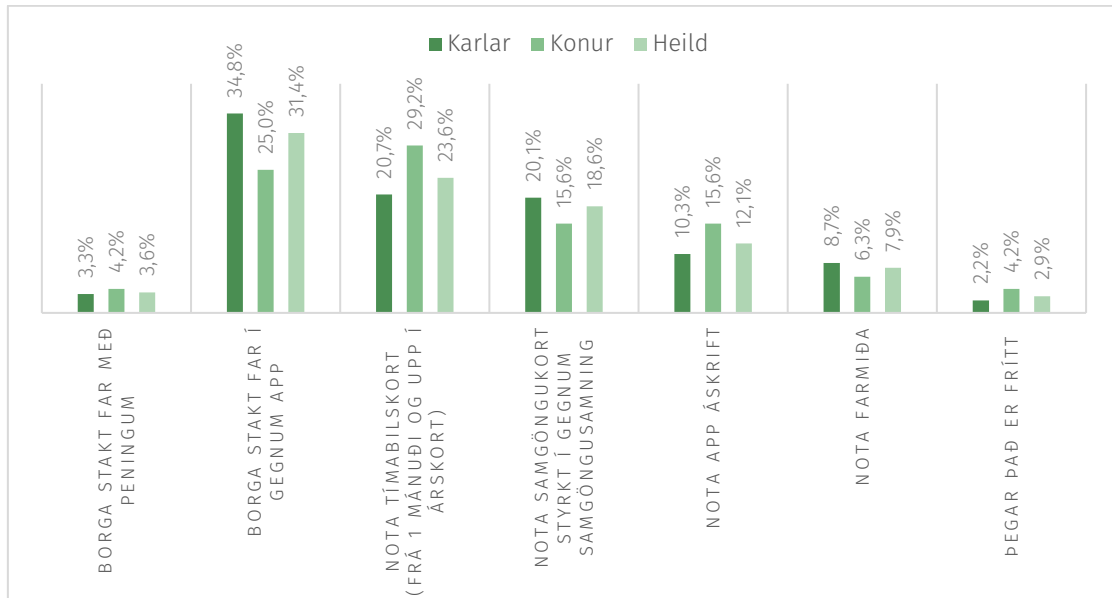
Mynd 5-12. Hver er þinn aðalferðamáti?

Þá voru þátttakendur spurðir um notkun á almenningssamgöngum að jafnaði og þegar hlutföll þeirra sem nota strætó að jafnaði mánaðarlega til daglega eru lögð saman er enginn kynjamunur. Samanlagt eru hlutföll beggja kynja um 84%.



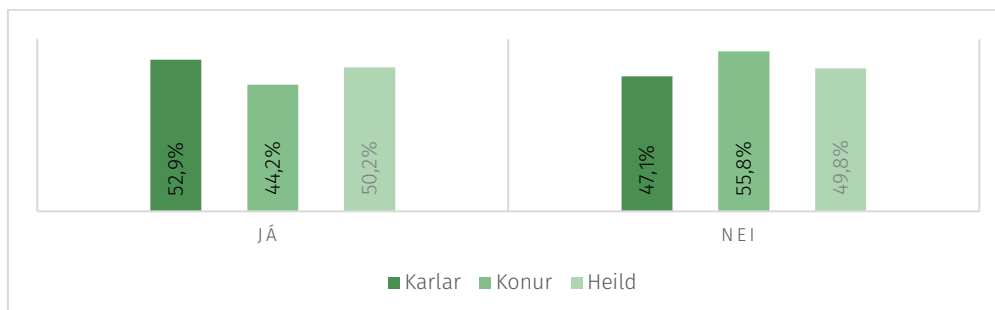
Mynd 5-13. Hversu oft nýtir þú almenningssamgöngur að jafnaði?

Þá var spurt hvernig þátttakendur kysu að greiða fyrir fargjaldið í strætó að jafnaði og má sjá að flestir karlar kjósa að borga stakt fargjald með appinu (34,8% karla en 25% kvenna) en flestar konur nýta sér áskriftarmöguleika (29,2% kvenna til móts við 20,7% karla). Þá eru fleiri karlar en konur sem nýta sér samgöngukort í gegnum samgöngusamning við vinnustað eða rúm 20% karla en 15,6% kvenna. Í heild sinni nýta rúm 18% þátttakenda sér að greiða fargjaldið með samgöngukortinu. Mynd 5-14 sýnir þessar niðurstöður.



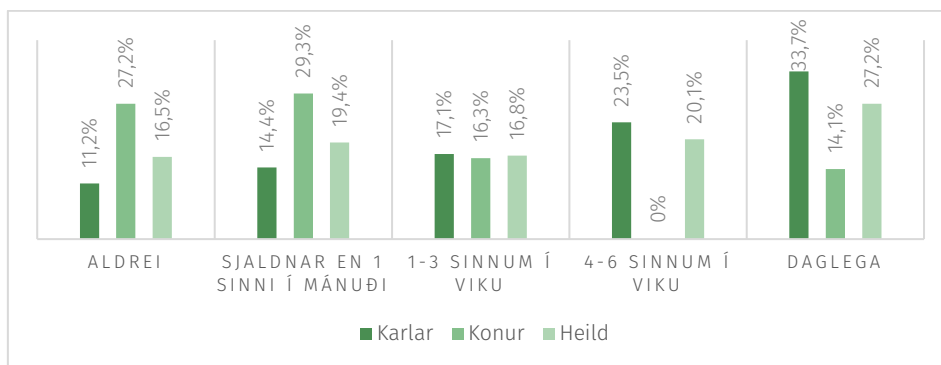
Mynd 5-14. Hvaða greiðslumöguleika nýtir þú oftast þegar þú notar strætó?

Af svörum við spurningunni hvort þátttakendur nýttu sér samgöngusamning við vinnuveitanda (óháð ólíkum samningum) mátti sjá að af þeim sem áttu þess kost voru fleiri karlar sem svörðu játandi eða tæp 53% en 44,2% kvenna. Líklegt þykir að samgöngusamningar ýti undir notkun á strætó, en ljóst er að samgöngusamningar eru einnig ólíkir á milli vinnustaða og þessi markhópur líklegri til að nýta sér strætó hvort sem er. Því mætti kanna nánar hver áhrif samgöngusamninga eru fyrir þá sem lifa bíllausum lífsstíl.



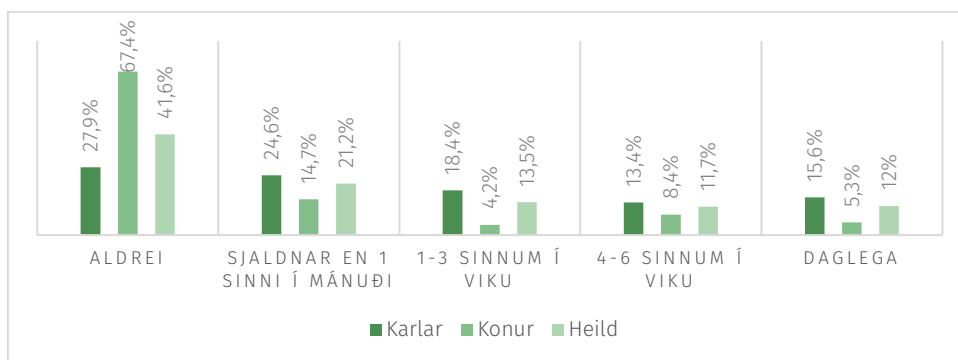
Mynd 5-15. Ert þú með samgöngusamning við vinnustað þinn?

Spurt var hversu oft þátttakendur hjóla í sumarfarðum annars vegar og vetrarfarðum hins vegar. Hér má sjá mikinn kynjamun, 74,3% karla hjóla vikulega eða meira en 30,4% kvenna í sumarfarðum. Konur eru í meirihluta þeirra sem aldrei hjóla í sumarfarðum eða 27,2% til móts við 11,2% karla og reyndist marktækur munur á milli kynjanna ($p < 0.00$) (sjá mynd 5-16).



Mynd 5-16. Hvað hjólar þú mikið að jafnaði í sumarferð?

Á vetrum hjóla 47,4% karla vikulega eða oftar en aðeins tæp 18% kvenna og konur hjóla mun síður í vetrarferð eða 67,4% kvenna á móti tæpum 30% karla og reyndist marktækur munur á milli kynjanna ($p < 0.00$) (sjá mynd 5-17).



Mynd 5-17. Hvað hjólar þú mikið að jafnaði í vetrarferð?

5.3.3 Tilgangur ferðar

Þátttakendur voru spurðir hversu oft þeir ættu ólík erindi og voru þátttakendur beðnir um að miða við ferðir sínar undanfarið ár. Enginn marktækur munur kom fram í svörum við þessum spurningum milli karla og kvenna en niðurstöðurnar eru birtar í töflu 5-10.

Tafla 5-10. Tilgangur ferðar

Ferð vegna vinnu/skóla						
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-3 sinnum í viku	4-6 sinnum í viku	Daglega
Karlar	2,6%	0,5%	0%	3,7%	48,1%	45,0%
Konur	6,2%	0,0%	0%	2,1%	49,5%	42,3%
Heild	3,8%	0,3%	0%	3,1%	48,6%	44,1%
Ferð í verslun eða sinna erindum						
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-3 sinnum í viku	4-6 sinnum í viku	Daglega
Karlar	0,5%	1,6%	10,1%	60,3%	21,2%	6,3%
Konur	0%	3,1%	8,2%	68,4%	16,3%	4,1%
Heild	0,3%	2,1%	9,4%	63,1%	19,5%	5,6%
Ferð vegna afþreyingar/íþróttar/útvistar/heimsóknar						
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1-3 sinnum í mánuði	1-3 sinnum í viku	4-6 sinnum í viku	Daglega
Karlar	1,6%	4,2%	9,0%	56,6%	21,7%	6,9%
Konur	2%	5,1%	8,2%	59,2%	19,4%	6,1%
Heild	1,7%	4,5%	8,7%	57,5%	20,9%	6,6%

Ferð þar sem barni eða farþega er fylgt						
	Aldrei	Sjaldnar en 1 sinni í mánuði	1–3 sinnum í mánuði	1–3 sinnum í viku	4–6 sinnum í viku	Daglega
Karlar	48,8%	17,1%	14,6%	9,1%	6,1%	4,3%
Konur	47,7%	18,6%	17,4%	9,3%	3,5%	3,5%
Heild	48,4%	17,6%	15,6%	9,2%	5,2%	4%

5.3.4 Leiðir til úrbóta fyrir bíllausa

Meðal áhugaverðustu niðurstöðna er að mun færri þeirra bíllausu hafa ökuréttindi en samkvæmt almennum ferðavenjukönnunum. Þrátt fyrir að fleiri karlar innan hópsins hafi tíðara aðgengi að bíl en konurnar nýta konur oftast bíl sem aðalferðamáta en karlar. Strætó er algengasti ferðamáti kvenna innan þessa hóps og að ganga kemur þar á eftir en fyrir karla eru hjólréiðar oftast nýttar og því næst almenningssamgöngur. Ekki kom fram marktækur munur á tilgangi ferða hjá þessum hóp en hafa ber í huga að úrtakið var lítið og því aðeins um vísbendingar að ræða.

Gera þarf betri greiningar á samgöngupörfum þeirra sem velja bíllausan lífstíl m.a. hvaða hvatar liggja að baki og hvaða hindrunum bíllausir standa helst frammi fyrir ekki hvað síst í ljósi vaxandi áherslna á fjölbreytta ferðamáta. Nægir þar að nefna að helsti ferðamáti bíllausra kvenna eru almenningssamgöngur og mætti ætla að takmarkanir á þjónustu strætisvagna hafi meiri áhrif á þær en flesta aðra. Þá hjóla bíllausar konur minna en þar spila inn þættir eins og veðurfar og öryggisupplifun þeirra af hjólalinnviðum borgarinnar. Því er mikilvægt að búa svo um hnútana að hjólalinnviðir séu þannig hannaðir að þeir séu aðskildir umferð annarra ferðamáta þar sem því verður komið við. Slíkir innviðir ættu að höfða meira til kvenna sem hafa þann kost að geta hjólað og jafna því aðgengi kvenna að hjólréiðum sem samgönguvalkosti.

5.4 Helstu niðurstöður og aðgerðir til úrbóta

Greining á ferðavenjum sýnir óumdeilanlega kynbundinn mun á ferðamátum og ferðavenjum. Konur fara fleiri ferðir á dag en karlar, fara oftast gangandi eða eru farþegar í bíl og þær eru sjaldnar ökumenn bifreiða eða fara leiða sinna hjólandi. Ekki hefur reynst kynjamunur á bílprófi né marktækur munur á hlutfalli karla og kvenna varðandi aðgengi að bíl. Allnokkrir aðilar gera ferðavenjukannanir og eru þær afar gagnlegar. Ítarleg könnun er nú gerð um allt land þriðja hvert ár í samstarfi samgönguráðs og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Þrátt fyrir mikilvægar vísbendingar er rétt að hafa í huga þann fyrirvara að hér er stuðst við lýsigögn og skal túlka mun á hlutföllum varfærnislega. Mikil sóknarfæri eru í samhentri gagnaöflun, m.a. vegna mismunandi þarfa og þróunar landshluta og bæjarfélaga, sem og í hagnýtingu gagnanna í stefnumótun. Samfelldar tímaraðir eru nauðsynlegar til að skýra þróun og varpa ljósi á komandi samgönguparfir svo stjórnvöld geti brugðist við. Á tímum hraðra samfélagsbreytinga og áskorana er mikilvægt að haldið sé um gagnaöflun af fagmennsku svo unnt sé að byggja stefnumótun á bestu mögulegu þekkingu.

Niðurstöður þessa kafla sýna umtalsverðan mun á ferðavenjum og viðhorfum karla og kvenna. Einnig er áhugaverður munur, þó að úrtakið sé smátt, á niðurstöðum ferðavenjukönnunar meðal þeirra sem hafa bíllausan lífstíl, ekki hvað síst notkun almenningssamgangna. Almennt virðast konur virðast mun bundnari af ferðatíma sem takmarkar vinnusóknarsvæði þeirra og val á ferðamáta. Kynjamunur er mestur í tilgangi ferða, sem taka oft mið af „þriðju vaktinni“ þ.e. aukinni ábyrgð á heimili og stórfjölskyldu, sem og ýmsum samfélagslegum verkefnum. Þessi samfélagslega staða kvenna kann að vera ein ástæða þess að konur vinna oftast nálægt heimili

en karlar. fjarlægð milli heimilis og vinnustaðar. Aðgerðir í samgöngum þurfa því að taka mið af þessum veruleika og hafa það að markmiði að stækka vinnusóknarsvæði kvenna þ.e. með styttingu ferðatíma þar sem það er hægt en dæmi um slíkt gætu verið jarðgöng sem auka öryggi og stytta ferðartíma. Karlar nota sem dæmi hjól mun oftast sem farartæki. Rannsóknin sýnir að með betri öryggisupplifun með aðskilnaði ferðamáta þ.e. með sérrýmum fyrir gangandi annars vegar og hjólandi hinsvegar, mætti fjölga konum sem velja aðra ferðamáta. Á það einnig við um aðra samfélagshópa svo sem börn og fatlaða. Af eldri rannsóknum má einnig nefna að konur virðast hafa minni verðteygni, væntanlega vegna lægri ráðstöfunartekna td. gagnvart áætlunarflugi og eru duglegri að leita afsláttarkjara en komið hefur verið til móts við þann kynjamun að einhverju leyti með Loftbrú.

Niðurstöður sem þessar eru verðugt innlegg í almenna umræðu um stöðu kynjanna og markmiðasetningu á fleiri málefnasviðum. Grunnurinn að kynbundum mun á notkun samgöngukerfisins liggur aðeins að litlu leyti í samgöngunum sjálfum. Til þess að stuðla að jafnara aðgengi og mæta kynbundnum þörfum þarf að tryggja jafnari verkaskiptingu milli kynjanna og kynbundnu verðmati starfa og staðalímyndum.

6. Störf við samgöngur

Störf í samgöngugreinum í þessum kafla er fjallað um samgöngur sem atvinnu. Hér er fjallað um þær atvinnugreinar sem byggja á atvinnuréttindum í akstri, flugi og siglingum. Í þessum geirum atvinnulífsins er kynjahalli hvað mestur. Gott dæmi er sjómennska þar sem miklu fleiri karlar eru á sjó en konur eru við fiskvinnslu í landi. Má leiða að því líkur að sá mikli munur sem mælist á heildarlaunum kynjanna í þéttbýliskjörnum á landsbyggðinni, sérstaklega í sjávarbyggðum, liggi í þeirri staðreynd.

6.1 Landsamgöngur sem atvinna

Á tímabilinu 15.–21. ágúst 2019 var send fyrirspurn til 17 fyrirtækja í fólks- og farmflutningum á höfuðborgarsvæðinu þar sem innt var eftir hlutfalli kvenna sem störfuðu sem atvinnubílstjórar og þróun í tíma ef til voru slíkar upplýsingar. Svör fengust frá sjö fyrirtækjum og eru niðurstöðurnar birtar í töflu 6-1.

Tafla 6-1. Kynjahlutfall atvinnubílstjóra valinna fyrirtækja á höfuðborgarsvæðinu

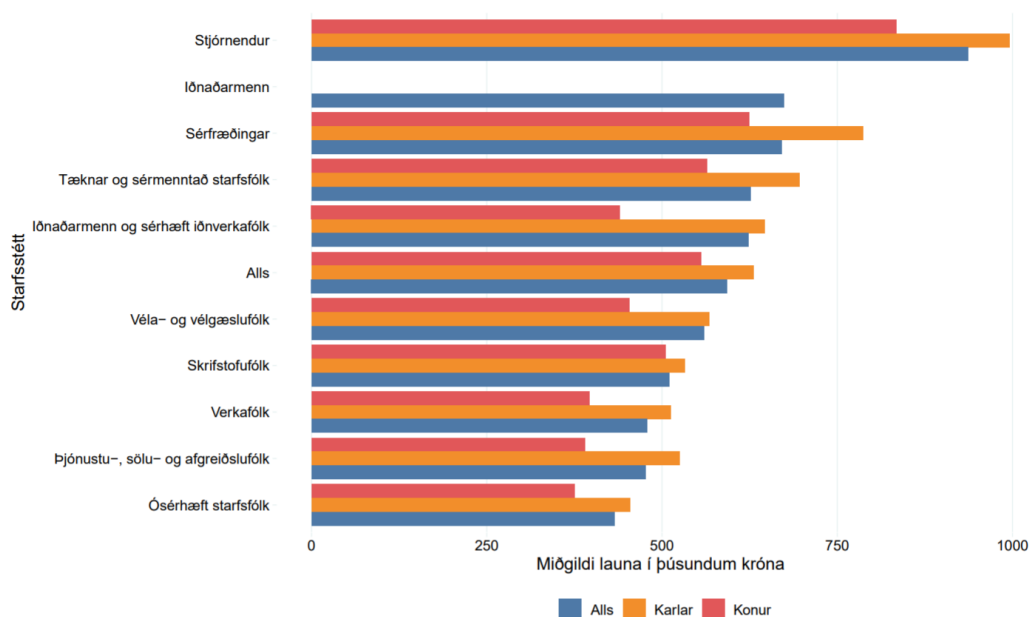
Leigubifreiðir – bílstjórar		Konur	Karlar	Hlutfall kvenna
BSR				
28.08.19	Bílstjórar	3	126	4,2%
Ferðaþjónusta – bílstjórar		Konur	Karlar	Hlutfall kvenna
Guðmundur Tyrfingsson				
30.06.19	Bílstjórar	1	10	10%
Teitur Jónasson				
01.07.19	Bílstjórar	2	33	6,1%
Almenningssamgöngur		Konur	Karlar	Hlutfall kvenna
Strætó				
01.01.17	Vagnstjórar	11	162	6,4%
01.01.18	Vagnstjórar	14	154	8,3%
01.01.19	Vagnstjórar	15	150	9,1%
Farm-/vöruflutningar		Konur	Karlar	Hlutfall kvenna
Eimskip				
01.06.10	Bílstjórar	4	100	3,9%
01.06.11	Bílstjórar	4	116	3,3%
01.06.12	Bílstjórar	2	130	1,5%
01.06.13	Bílstjórar	2	141	1,4%
01.06.14	Bílstjórar	3	150	2,0%
01.06.15	Bílstjórar	2	160	1,2%
01.06.16	Bílstjórar	3	165	1,8%
01.06.17	Bílstjórar	2	162	1,2%
01.06.18	Bílstjórar	4	156	2,5%
01.06.19	Bílstjórar	2	120	1,6%
Icelandair cargo				
26.09.19	Bílstjórar	0	2	0,0%
Nýja sendibílastöðin				
28.08.19	Bílstjórar	1	55	3,3%

Greinilegt er að konur velja fremur að starfa við fólksflutninga en farmflutninga. Hjá Strætó fjölga konum sem vagnstjórum lítillega 2017–2019, en hjá Eimskipi hafa konur verið á bilinu 2–4 á tíu ára tímabili og hefur hlutfallslega fækkað á síðastliðnum áratug. Fram kom í svari hjá Nýju sendibílastöðinni að eina konan sem sinnir starfi bílstjóra er á bíl sem ekki krefst aukinna ökuréttinda. Ljóst er að hlutfall kvenna sem atvinnubílstjóra endurspeglar þá staðreynd að mun færri konur eru með slík réttindi á atvinnumarkaðinum en karlar. Þá kann fjöldi karla sem starfar við akstur að hafa áhrif á svör í ferðavenjukönnunum sem vert er að skoða frekar. Að teknu tilliti

til fjölda leyfisveitinga á C- og D-réttindum sem skiptast gróflega í 60% karla og 40% konur kemur á óvart hversu fáar konur virðast starfa í landsamgöngum skv. þeim upplýsingum sem bárust. Það er verðugt rannsóknarefni að rannsaka hindranir og hvata fyrir konur til að starfa í þessum fjölbreytta atvinnuvegi.

6.1.1 Bíliðngreinar og kyn

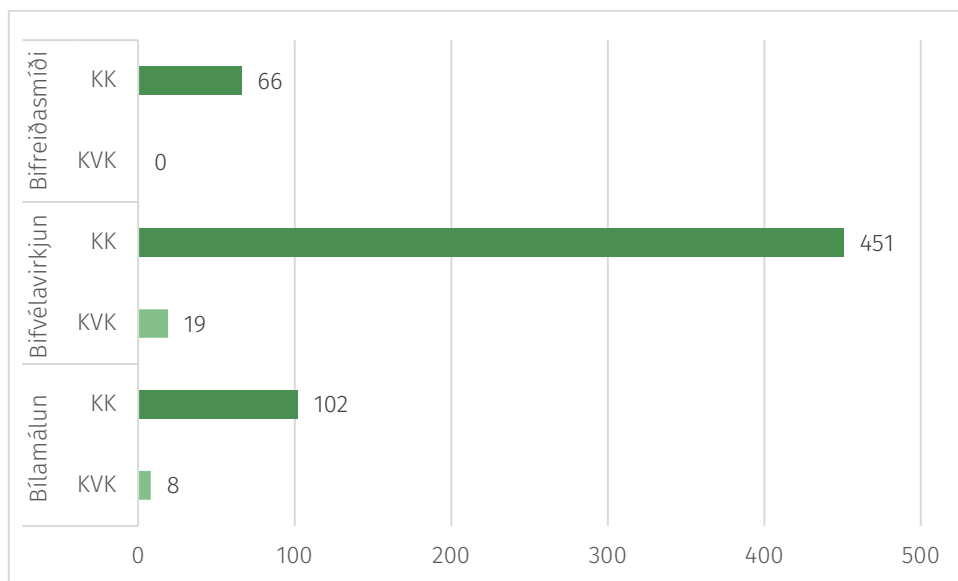
Eitt af því sem rétt er að skoða í greiningu sem þessari er launamunur inna greinanna. Í árlegri samantekt upplýsinga um stöðu bíliðngreina í Árbók bílgreina – Hagtölur um íslenskar bílgreinar (2020) koma auk fjölda karla og kvenna innan greinanna m.a. fram upplýsingar um launamun kynjanna í bílgreinum skv. atvinnugreinaflokkun Hagstofunnar. Erfitt er að kortleggja laun þess hóps sem starfar við bílgreinar þar sem um er að ræða margvísleg störf innan atvinnuflokksins, s.s. störf á verkstæðum, við sölumennsku, skrifstofustörf, stjórnun og rekstur. Samkvæmt árbókinni var miðgildi reglulegra heildarlauna iðnaðarmanna 674.000 kr. á mánuði árið 2019. Í öllum flokkum voru laun kvenna lægri en karla eins og sést á mynd 6-1. Ekki er tekið tillit til þess hversu eðlisólík störfín eru innan þessa atvinnuflokks hjá Hagstofunni og því erfitt að meta launamun milli þeirra sem gegna sambærilegum störfum.



Mynd 6-1. Laun í bílgreinum eftir starfsstétt og kyni árið 2018³⁸

Kynjahlutföll þeirra sem luku sveinsprófi í bifreiðasmíði, bifvélavirkjun og bílamálun á árunum 2007–2020 fengust frá fræðslusetrinu Iðunni. Eins og sjá má á mynd 6-2 lauk engin kona sveinsprófi í bifreiðasmíði, eingöngu átta konur luku sveinsprófi í bílamálun eða 7% af heild en flestar luku námi í bifvélavirkjun, eða 19, sem samt eru einungis 4,2% af heildarfjölda sveinsprófa.

³⁸ Rannsóknasetur verslunarinnar og Bílgreinasambandið, 2020.



Mynd 6-2. Fjöldi karla og kvenna sem luku sveinsprófi í bíliðngreinum 2007–2020

6.2 Siglingar

Í þessum hluta er fjallað um siglingar og sjósókn. Mikill kynjamunur er í siglingum og skiptir litlu hvort um er að ræða eignarhald á bátum, almenn réttindi á sjó eða fagleg atvinnuréttindi. Þrátt fyrir að sjósókn kvenna hafi verið almenn fram á 19. öld lagðist hún að miklu leyti af með vélvæðingu flotans, þegar færri hendur þurfti á sjó. Guðný Lára Petersen varð fyrsta konan til að ljúka vélstjórnarréttindum vorið 1978³⁹ og Sigrún Svavarsdóttir er fyrsta konan sem hlaut skipstjórnarréttindi vorið 1979 og sú eina sem hefur lokið prófi frá Varðskipadeild skólans.⁴⁰

6.2.1 Skipstjórnarréttindi

Í gögnum Samgöngustofu (dagsett 08.04.2019) um útgefin gild íslensk atvinnuréttindi á sjó má sjá að heildarfjöldi skirteina var 35.156 en þar af voru 172 skirteini skráð á 65 konur (tafla 6-2).

Tafla 6-2. Skipstjórnarskirteini – Skirteini í gildi – allir réttindaflokkar 2019

	Karlar	Konur	Hlutfall kvenna
Einstaklingar	5.394	65	1,2%
Heildarskirteini	34.984	172	0,5%
Meðalfjöldi skirteina á einstakling	6,48	2,64	

Konur eru handhafar aðeins tæplega 0,6% skipstjórnarréttinda en sjá má stöðuna í öllum skirteinaflokkum í töflu 6-3.

³⁹ <https://www.vm.is/media/13650/saga-velstjorafelags-islands.pdf>

⁴⁰ <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1190216/>

Tafla 6-3. Tegund réttindaflokka skipstjórnarmanna eftir kyni

	Karlar	Konur	Hlutfall kvenna
	N	N	
Annað	7	2	28,6%
Atvinnuskirteini A	64	1	1,6%
Skipst. á 11 brl. bátum og minni	11	0	0,0%
Skipstj. á tilteknu skipi	5	0	0,0%
Skipstjóri	10809	69	0,6%
Skipstjóri sjókvíavinnuskips	18	0	0,0%
Stýrimaður	2203	2	0,1%
Undirstýrimaður	2847	2	0,1%
Vélst. á 11 brl. bátum og minni	9	0	0,0%
Yfirstýrimaður	1187	0	0,0%
Yfirstýrimaður/stýrimaður	1383	1	0,1%
1. vélstjóri	526	2	0,4%
2. vélstjóri	540	2	0,4%
Meðferð slysa- og lyfjakistu	1	0	0,0%
Sérhæfður vélaliði	4	0	0,0%
Sérhæfður þilfarsliði	32	0	0,0%
Siglingar með ís á heimskautasvæðum	27	1	3,7%
Skipstjóri	2	0	0,0%
Skipstjóri/yfirstýrimaður	243	3	1,2%
Smáskipavélavörður	5242	43	0,8%
Tankskip	16	0	0,0%
Undirstýrimaður	760	10	1,3%
Undirvélst. að 1500 kw	778	4	0,5%
Vaktstaða háseta	106	1	0,9%
Vélav./yfirv. 375 kw	1494	4	0,3%
Vélavörður	1829	8	0,4%
Vélavörður/aðstoðarm.	39	1	2,6%
Vélstjóri	191	1	0,5%
Vélstjóri sjókvíavinnuskips	12	0	0,0%
Verndarfulltrúi	6	0	0,0%
Yfirvélst. 3000 kW	520	2	0,4%
Yfirvélstjóri	2212	7	0,3%
Yfirvélstjóri 750 kW	1186	4	0,3%
Yfv./1500 undv./ótakm.	675	2	0,3%
Alls	34.984	172	0,5%

Í viðauka 2 má finna töflu yfir hlutfall milli kynja skv. kóða réttindaflokks og skýringar á skirteinum skipstjórnarmanna.

6.2.2 Skipstjórnarnám, vélstjórn og tengd námskeið

Vélstjórn

Samkvæmt upplýsingum frá Tækniskólanum eru konur 0,8% af þeim sem hafa stundað nám í vélstjórn. Fram til ársins 1974 var konum meinað að stunda nám í vélstjórn. Sama ár og opnað var um inngöngu í skólann innritaðist fyrsta konan í vélstjórnarnám.⁴¹ Á árunum 1916–2016 útskrifuðust 2.535 karlar af lokastigi vélstjórnar en eingöngu sjö konur, eða 0,28%. Ein kona útskrifaðist þar að auki úr vélstjórn vorið 2019. Fram kemur í tölfræði herferðarinnar #Kvennastarf að árið 2019 stunduðu 212 einstaklingar nám í vélstjórn og þar af níu konur.

⁴¹ Kvennastarf (2019). <https://kvennastarf.is/tolfraedi/>

Skipstjórn

Fyrsta konan lauk prófi í skipstjórn á 9. áratug síðustu aldar. Fram til ársins 2018 höfðu einungis 11 konur lokið námi við Skipstjórnskólann eða rúmlega 1,2% þeirra sem lokið hafa slíku námi.⁴² Árið 2019 útskrifaðist ein kona úr skipstjórnnáminu. Alls var 51 nemi í dagnámi á skipstjórnarbraut árið 2018, þar af voru þrjár konur. Þá voru 114 nemendur einnig skráðir í dreifnám í skipstjórn og voru tvær konur þar á meðal. Heildarfjöldi í skipstjórnnámi var því 165 nemendur og þar af aðeins fimm konur. Á haustönn 2019 voru skráðar tíu konur í námið af rúmlega 140 nemendum, flestar í fyrstu réttindunum.⁴³

Slysavarnaskóli sjómanna

Samkvæmt upplýsingum frá Slysavarnaskóla sjómanna (05.12.19) voru konur eingöngu 6% allra þátttakenda á námskeiðum björgunarskólans á árinu 2018. Af þeim vinna flestar konurnar við ferðaþjónustu, s.s. leiðsögumenn í hvalaskoðun.

6.2.3 Vinnusókn á sjó

Þegar skoðuð er vinnusókn á sjó er stuðst við gögn Hagstofunnar, þ.e. ÍSAT2008-atvinnugreinaflokkun, sem er íslenskt flokkunarkerfi sem byggir á atvinnugreinaflokkun Evrópusambandsins og gildir í öllum löndum Evrópska efnahagssvæðisins. Samkvæmt henni skiptist sjávarútvegur í tvo flokka, A3 og C10.2. Undir A3 falla fiskveiðar og fiskeldi, þ.e. fiskveiðar, fiskveiðar í sjó, útgerð smábáta, útgerð fiskiskipa, hvalveiðar, ferskvatnsveiðar, eldi og ræktun í sjó og/eða vatni. Undir C10.2 fellur fiskvinnsla, vinnsla krabbdýra og lindýra, frysting fiskafurða, krabbdýra og lindýra, söltun, þurrkun og hersla fiskafurða, mjöl- og lýsisvinnsla, framleiðsla lagmetis úr fiskafurðum og önnur ótalin vinnsla fiskafurða, krabbdýra og lindýra. Undanskilin þessari flokkun eru m.a. fiskmarkaðir, umboðsverslun og heildverslun með fisk, fiskafurðir og önnur matvæli, fiskbúðir og heildverslanir með skipsbúnað, veiðarfæri og fiskvinnsluvélar.⁴⁴

Fyrirvari er settur við gögnin þar sem störf innan fyrirtækjanna eru ekki flokkuð, sér í lagi í fiskiðnaði, og því ekki hægt að greina sundur eftir skrifstofustörfum, framleiðslu, þrífum, markaðs- eða bókhaldsstörfum þar sem hlutfall kvenna og karla getur verið afar ólíkt eftir eðli starfa innan sama fyrirtækis og leiða má að því líkur að konur vinni frekar við skrifstofustörf og ræstingar en karlarnir við stjórnun og á sjó. Þessar upplýsingar eru þó gagnlegar til að sjá þróun í hlutfalli kynjanna innan þessa geira.

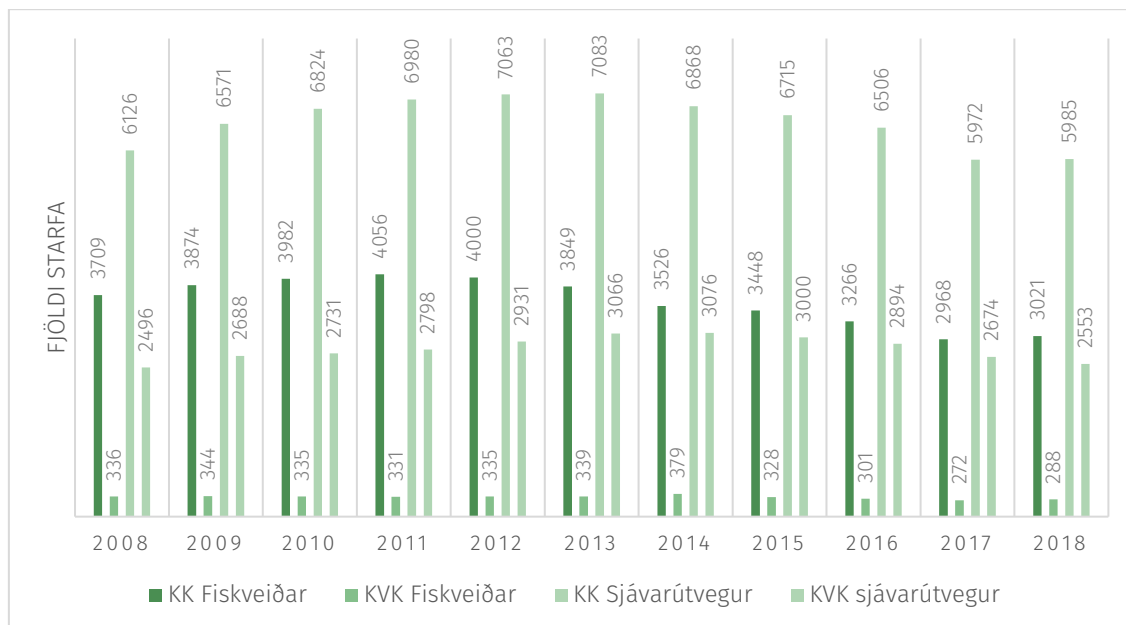
Vinnumarkaðsgögn Hagstofunnar gefa yfirlit yfir fjölda starfandi við fiskveiðar annars vegar og í sjávarútvegi í heild sinni hins vegar eftir ÍSAT2008-flokkuninni eftir kyni fyrir árin 2008–2018. Ekki var skoðaður munur á aldursflokkum (16–74 ára eða 25–64 ára), lögheimili eða bakgrunni, t.d. lýðfræði. Ekki er gefið upp starfshlutfall í þessum gögnum heldur innihalda þau alla þá sem eru

⁴² Kvennastarf (2019). <https://kvennastarf.is/tolfraedi/>

⁴³ Tækniskólinn (25.09.19)

⁴⁴ Hagstofa Íslands (2019). Lýsigögn. <http://hagstofan.s3.amazonaws.com/media/public/2019/0f59dfef-3f48-4467-8bcb-3c849e42e647.pdf>

í staðgreiðsluskrá, óháð aldri eða búsetu. Mynd 7-3 sýnir fjölda karla og kvenna innan þessara tveggja atvinnuflokka fyrir tímabilið.



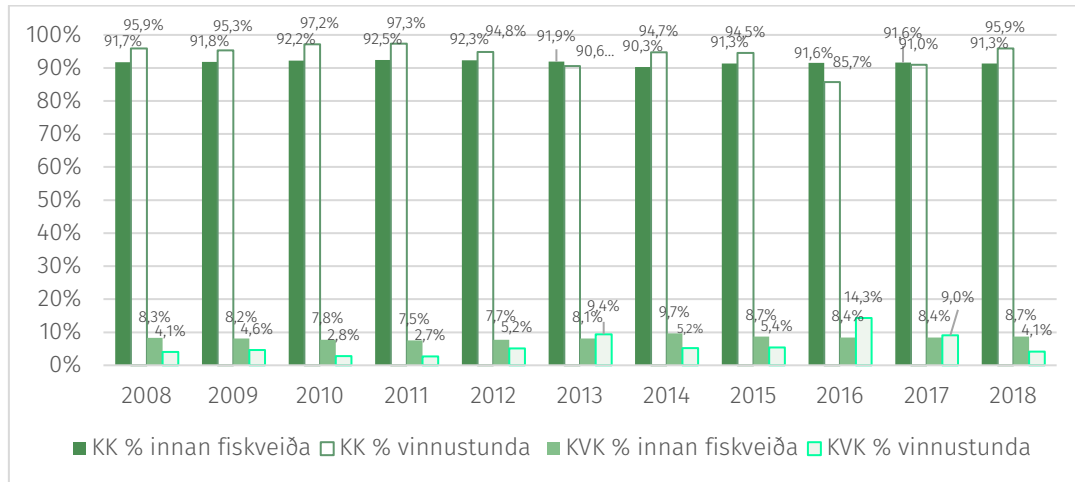
Mynd 6-3. Atvinnubátttaka (N=fjöldi) í fiskveiðum og tengdum greinum 2008–2018

Vinnumarkaðsrannsóknir Hagstofunnar sýna einnig heildarfjölda vinnustunda í þessum atvinnuvegum eftir kyni, frá 1991 til 2018 (sjá töflu 6-4 og mynd 6-4).

Tafla 6-4 Fiskveiðar, heildarfjöldi vinnustunda á viku eftir kyni og árum (flokkur A-3)

Ár	Karlar		Konur		Alls
	Fjöldi (þúsund)	KK %	Fjöldi (þúsund)	KVK %	
1991	324.3	0,96	13.4	0,04	337.7
1992	369.6	0,971	11.3	0,03	380.8
1993	349.1	0,98	7.1	0,02	356.2
1994	318.2	0,95	16.8	0,05	335
1995	352.2	0,965	12.7	0,035	364.9
1996	329.8	0,954	15.9	0,046	345.6
1997	280	0,953	13.8	0,047	293.8
1998	265.9	0,94	16.9	0,06	282.9
1999	319.4	0,919	28.2	0,081	347.6
2000	291.9	0,919	25.6	0,081	317.5
2001	291.4	0,968	9.6	0,032	301
2002	198.6	0,947	11.2	0,053	209.8
2003	195.7	0,955	9.2	0,045	204.9
2004	198.1	0,945	11.6	0,055	209.7
2005	206.7	0,946	11.6	0,053	218.4
2006	217.1	0,962	8.7	0,039	225.7
2007	193.1	0,98	3.9	0,02	197
2008	205.2	0,959	8.7	0,041	213.9
2009	207	0,953	10	0,046	217.1
2010	244.2	0,972	7.1	0,028	251.3
2011	240.6	0,973	6.7	0,027	247.2
2012	206	0,948	11.2	0,052	217.2
2013	161.9	0,906	16.8	0,094	178.7
2014	199.5	0,947	11	0,052	210.6
2015	175.8	0,945	10.1	0,054	186
2016	156.6	0,857	26.1	0,143	182.7
2017	157	0,91	15.6	0,09	172.6
2018	243.5	0,959	10,5	0,041	254

Önnur nálgun er að bera saman fjölda vinnustunda við hvert starf m.t.t. kynjanna 2008–2018. Þar kemur í ljós að konur vinna almennt færri vinnustundir en karlar fyrir hvert starf en það eru meiri sveiflur í vinnustundafjölda kvennanna milli ára.



Mynd 6-4 Hlutfall karla og kvenna og fjölda vinnustunda á viku við fiskveiðar 2008–2018

6.2.4 Staða kvenna í siglingum og sjósókn

Miklar breytingar hafa orðið á sjósókn kvenna frá landnámi en konur virðast hafa stundað siglingar og sjósókn umtalsvert fram á 19. öld. Nokkrar rannsóknir eru til um hlut kvenna í siglingum. Ber þar fyrst að nefna rannsóknir Þórunnar Magnúsdóttur sagnfræðings sem rannsakaði sjósókn Íslenskra kvenna og eru rannsóknir hennar jafnframt framlag í atvinnusögu Íslenskra kvenna sem og kvennasögurannsóknir. Eftir Þórunni liggja tvær bækur á þessu sviði, „*Sjósókn sunnlenskra kvenna frá verstöðvum í Árnessýslu 1697–1980*“ og „*Sjókonur á Íslandi 1891–1981*“. Nýverið kom svo út fræðirit bandaríska mannfræðingsins Margaret Willson sem gerði grein fyrir rannsóknnum sínum á sjósókn kvenna fram til nútíðar í bók sinni „*Seawomen of Iceland: Survival on the Edge*“ sem út kom árið 2016.

Í úttekt á störfum kvenna á skipum í íslenskri útgerð frá árinu 2008 reyndust konur sjaldnast yfir 10% sjómanna. Þar var gerð grein fyrir helstu hindrunum sjósóknar kvenna og töldu sjókonurnar það stafa af kynbundinni hugmyndafræði sem og minnkandi framboði á störfum á sjó. Farið var yfir stöður kvenna á sjó og tegundir skipa. Þrátt fyrir að fáar konur gegndu yfirmannsstöðum var ekki að finna vísbendingar um að það væri vegna þess að þær fengju sjaldnar framgang í starfi, heldur vegna þess hversu fáar þær væru. Konur voru við störf á öllum flokkum skipa en voru þó fjölmennastar á fiskiskipum. Algengara var að upplifun sjókvenna væri jákvæð. Verkefnið, sem er BA-ritgerð í mannfræði, bar nafnið „*Þær fiska sem róa – Ímynd og staða sjókvenna á Íslandi*“⁴⁵ og var hluti af framkvæmdaætlun ríkisstjórnarinnar í jafnréttismálum.

⁴⁵ Þær fiska sem róa; Helga Katrín Tryggvadóttir, 2008. <https://www.stjornarradid.is/verkefni/allar-frettir/frett/2008/02/01/Thaer-fiska-sem-roa/>.

Árið 2016 fékk félag kvenna í sjávarútvegi Gallup og Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) til þess að kortleggja stöðu kvenna í sjávarútvegi með því að safna tölulegum upplýsingum og kanna viðhorf til þeirra innan greinarinnar. Kom skýrslan „*Staða kvenna í sjávarútvegi frá sjónarhorni fyrirtækja og stofnana*“ út í mars 2017.⁴⁶ Fjallaði spurningalisti könnunarinnar um ýmis málefni tengd vinnustaðnum, kynjahlutfalli í stjórnendastöðum, atvinnumöguleikum, framgangi í starfi, tækifærum og jafnréttisupplifun. Mun fleiri karlar voru á meðal æðstu stjórnenda og framkvæmdastjóra en konur, hjá einungis 15% fyrirtækja voru konur á meðal æðstu stjórnenda. Hlutfallið var jafnara þegar kom að millistjórnendum en konur sinna skrifstofustörfum hjá mun fleiri fyrirtækjum eða 57% á móti 22% karla (Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, 2017).

6.3 Flug

Flugsaga Íslands fagnaði 100 ára afmæli árið 2019. Flugsaga íslenskra kvenna er orðin 75 ára og er sú samgöngugrein þar sem konur hafa náð bestum frama. Guðrún Þórhallsdóttir var fyrst íslenskra kvenna til að ljúka flugprófi en hún lauk A-prófi í sviðflugi árið 1946.⁴⁷ Skömmu síðar varð Valgerður Þorsteinsson fyrsta konan til að taka vélflugmannspróf, fyrir tæpum 75 árum, 17. ágúst 1946. Valgerður stefndi á frekara flugnám í Bandaríkjunum og ætlaði sér að starfa sem atvinnuflugmaður. Allmargar konur höfðu flogið í atvinnuskyni í stríðinu þótt fæstar héldu áfram eftir stríð þegar karlarnir komu heim og tóku störfin til baka. Af atvinnuflugmennsku Valgerðar varð þó ekki og hún sagði síðar að hún hefði verið fædd á röngum tíma og stað.⁴⁸ Erna Hjaltalín verður að teljast ein merkasta kona íslenskrar flugsögu. Hún var önnur af sínum kynsystrum til að taka einliðaflugpróf, en fyrsta konan til að taka einkaflugmannspróf, atvinnuflugmannspróf árið 1952 og öðlaðist sama ár réttindi loftsiglingafræðings, en það nám stundaði hún í Bandaríkjunum. Samnemendur Ernu í flugskólanum fengu allir fastráðningu hjá Loftleiðum að loknu atvinnuflugmannsprófi, nema Erna. Erna lést árið 2021.⁴⁹ Það var ekki fyrr en árið 1977 sem fyrsta konan fékk starf sem atvinnuflugmaður þegar Ásta Hallgrímsdóttir var ráðin sem flugmaður til flugfélagsins Eyjaflugs í Vestmannaeyjum.⁵⁰ Síðasta vígið féll árið 1984 þegar Sigríður Einarsdóttir hóf fyrst kvenna störf hjá Flugleiðum sem flugmaður og síðar flugstjóri. Hún fagnaði því 35 ára starfsafmæli sínu árið 2019. Á sama tíma hafa einungis fimm konur lært flugvirkjun, sú fyrsta árið 1984. Fjórar þeirra eru með sveinspróf, ein með meistarapróf og að auki eru tvær konur í námi í greininni.

6.3.1 Flugréttindi

Mun fleiri konur hafa lokið flugnámi en nokkru öðru námi á sviði samgangna. Konur sækja enn á í flugnámi. Vorið 2021 var fjórðungur nemenda við Flugakademíu Íslands konur. Þær voru 37

⁴⁶<https://kis.is/inc/uploads/2019/01/Sta%C3%B0a-kvenna-%C3%AD-sj%C3%A1var%C3%BAtvegi-fr%C3%A1-sj%C3%B3narhorni-fyrirt%C3%A6kja-og-stofnana..pdf>.

⁴⁷ <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1538271/>

⁴⁸ Viðtal við Valgerði í Morgunblaðinu 20.08.1996. <https://timarit.is/page/1860188#page/n14/mode/2up>

⁴⁹ <https://www.flugsafn.is/is/flugsagan/sersyningar/2008-erna-hjaltalin>

⁵⁰ Ártöl og áfangar í sögu íslenskra kvenna. https://baekur.is/bok/000021526/0/45/Artol_og_afangar_i_sogu?language=en

árið 2018 en eru nú 65 talsins. Ljóst er að konum sem fljúga mun fjölga enda „þarf ekkert að hnykla vöðva til að stýra flugvél“ svo vitnað sé í Sigríði Einarsdóttur, fyrsta kvenkyns flugstjóra Ícelandair.⁵¹

Í gögnum Samgöngustofu má sjá kynjahlutfall gilda flugskírteina í apríl 2019.⁵² Þannig voru konur tæplega 20% þeirra sem höfðu gild atvinnuflugskírteini vorið 2019, sbr. töflu 6-5. Munurinn var mestur í flokknum flugstjórar en líklegasta ástæðan er sú að konurnar hafa enn mun lægri starfsaldur en karlar.

Tafla 6-5 Flugmannspróf í gildi 2019 eftir kyni

	KK (Fjöldi)	KK %	KVK (Fjöldi)	KVK %
Skírteini atvinnuflugmanns	378	80,1%	94	19,9%
Skírteini atvinnuflugmanns, þyrila	15	88,3%	3	16,7%
Skírteini einkaflugmanns	362	88,3%	48	11,7%
Skírteini einkaflugmanns, þyrila	1	100%	0	0%
Skírteini flugstjóra	535	95,2%	27	4,8%
Skírteini flugstjóra, þyrila	9	90%	1	10%
Öll skírteini	1.300	88,3%	173	11,7%

6.3.2 Flug sem atvinna

Flug og tengd starfsemi er mjög stór og vaxandi atvinnugrein. Þar vegur fjölgun ferðamanna þyngst. Þá ferðlög íbúa sem og vaxandi fjöldi erlendra ríkisborgara sem starfa á landinu. Engin þjóð er talin efnahagslega jafnháð flugi og Ísland skv. greiningum sem gerðar hafa verið af Alþjóðaflugmálastjórninni og Alþjóðasamtökum flugfélaganna, IATA.⁵³

Flug

Samkvæmt vefsíðunni #Kvennastarf⁵⁴ voru á árinu 2019 um 110.000 flugmenn starfandi í heiminum. Af þeim eru eingöngu um 5.000 konur, eða um 4,3%. Á Íslandi voru árið 2019 807 flugmenn og flugstjórar starfandi hjá helstu flugfélögum hér á landi, þar af 57 konur, eða 6,5% en fáar konur virðast starfa hjá farmflutningafélögunum, sem og í leiguverkefnum. Samkvæmt upplýsingum frá Ícelandair (2019) voru 10% flugmanna félagsins konur árið 2017, 11% árið 2018 og 13% árið 2019 sem mun vera hæsta hlutfall í heiminum.

Flugvirkjun

Með vaxandi flugstarfsemi hefur flugvirkjun fjölgað mikið, atvinnumöguleikar eru miklir og laun góð. Engu að síður hafa afar fáar konur sótt sér nám í flugvirkjun. Hrönn Eiríksdóttir, fyrsta konan til að taka sveinspróf í greininni, árið 2003, og meistarábréf, 2014, starfar ekki sem flugvirki. Af fjórum konum sem hafa lokið námi er aðeins ein sem starfar beint sem flugvirki og sú er staðsett í Lúxemborg en hinar þrjár sem lokið hafa sveinsprófi hafa allar fært sig yfir í skrifstofustarf,

⁵¹ <https://www.frettabladid.is/frettir/flugnam-er-heillandi-fyrir-konur-og-karla/>

⁵² Samgöngustofa, Guðmundur Helgason, 8.04.2019.

⁵³ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/iceland--value-of-aviation/>

⁵⁴ <https://kvennastarf.is/>

hverju sem það sætir.⁵⁵ Samkvæmt yfirmanni flugvirkjunar hjá Icelandair er líklegasta skýringin vaktavinna.

Önnur flugtengd störf

Isavia ohf. annast rekstur Keflavíkurflugvallar, flugleiðsöguþjónustu og rekstur annarra íslenskra flugvallar. Hjá Isavia voru í lok árs 2018 1.255 starfsmenn í starfi, þar af voru konur þriðjungur starfsmanna. Fyrirtækið hefur innleitt jafnréttisáætlun og jafnlaunavottun í starfsemi sína, en engu að síður er hlutur karla í hópi stjórnenda töluvert meiri en kvenna (Isavia, 2019). Tafla 6-6 sýnir skipting stjórnenda hjá Isavia eftir kyni árið 2019.

Tafla 6-6 Skipting stjórnenda Isavia ohf. eftir kyni og meðalaldri

	Karl	Kona	Alls	Meðalaldur
Framkvæmdastjórar og aðst.framkvæmdastjórar	7 (70%)	3 (30%)	10	52 ár
Deildarstjórar – þrep 2	20 (65%)	11 (35%)	31	50 ár
Aðrir stjórnendur – þrep 3	26 (72%)	5 (14%)	36	50 ár
Samtals	53 (74%)	19 (26%)	72	50 ár

6.4 Aðgerðir sem stuðla að jafnrétti í samgöngugreinum

Það er ljóst að afar fáar konur hafa haslað sér völl í samgöngugreinum. Fyrir því eru sögulegar skýringar. Í siglingum ríkti, að því er virðist, nokkurt jafnrétti fram á 19. öld en þá tók að halla undan fæti. Góð grein er gerð fyrir þessari þróun í bók Margaret Willson um sjókonur á Íslandi⁵⁶. Í engri annarri atvinnugrein en sjósókn eru laun greidd á veiddan hlut og því ríkir launajafnrétti. Til mikils er að vinna að fjölga konum á sjó og er unnið að því að vekja athygli ungra kvenna á þeim möguleikum sem felast í sjósókn, m.a. með verkefninu *Konur og siglingar*.

Bæði flug og landsamgöngur eru nýjar atvinnugreinar. Í flugi er vaxandi jafnrétti og ungar konur sækja í vaxandi mæli í flugnám. Öðru máli gegnir um flugvirkjun en þar er almennt unnin vaktavinna, oft að næturlagi meðan vélarnar eru í flughöfn, sem virðist henta konum verr en körlum svo þær færa sig í yfir í tengd störf á dagtíma.⁵⁷ Í landsamgöngum hefur konum sem vinna við akstur fjölgað, sérstaklega í farþegaflutningum. Niðurstöður úr vinnusóknarsvæðagreiningum benda til þess að bætt vetrarþjónusta geti fjölgað konum sem starfa við akstur milli landshluta.

⁵⁵ Flugvirkjafélag Íslands, tölvupóstur 26.10.2020.

⁵⁶ Margaret Willson, 2016; ; Seawomen of Iceland, Survival on the edge

⁵⁷ Munnlegar upplýsingar frá Icelandair, 2019.

7. Umræða

Það er að mörgu að hyggja þegar jafn mikilvægt samfélagslegt grunnkerfi og samgöngur er skoðað með tilliti til notkunar og þarfa kynjanna.

Allt frá því að unnin var félagshagfræðileg greining á áætlanaflogi innanlands á árunum 2013-2014 hefur verið ljóst að kynbundinn munur væri hið minnsta á ákveðnum þáttum notkunar samgöngukerfisins. Í kjölfarið hófst vinna við að rýna í kyngreinanlegar niðurstöður ýmissa kannana þ.m.t ferðavenjukannana og greininga sem unnar höfðu verið síðustu árin s.s. greiningar á vinnusóknarsvæðum og ferðamynstri innan þeirra. Í fyrstu var álitid að enginn munur væri á notkun en annað kom á daginn. Allar kannanir og greiningar sýndu kynbundinn mun. Niðurstöður fyrstu greininga voru birtar í áfangaskýrslu verkefnisins í árslok 2018.

Á árinu 2019 var þema Alþjóða siglingamálastofnunarinnar valdefling kvenna í siglingum og hérlandis var rýnt í stöðu kvenna á sjó. Sem fyrr var sláandi kynjamunur líkt og á við um atvinnuþátttöku kvenna í samgöngugreinum sem krefjast lengri menntunar og réttinda og/eða langrar fjarveru frá heimili, fáar konur velja sér slík störf. Hlutfallslega flestar konur starfa sem flugmenn og var hlutfall starfandi kvenflugmanna það hæsta í heiminum. Mest er þörf fyrir átak í siglingum, því hefur að undanförnu verið leitast við að vekja athygli á konum á sjó með það að markmiði að skapa fyrirmyndir.

Hvernig sem á það er litið eru niðurstöður þeirrar vinnu sem hér eru birtar nokkuð skýlausar. Kynbundin hlutverk og ábyrgð á fjölskyldu og heimilisstörfum hvíla meira á herðum kvenna en karla sem endurspeglast í niðurstöðunum. Nokkrir þættir undirstrika þetta samfélagshlutverk kvenna betur en aðrir svo sem fjöldi styttri ferða og takmarkandi ferðatími eða vegalengd til og frá vinnu, þ.e. að konur virðast vinna nær heimili sínu en karlar. Hefðbundin „kvennastörf“ svo sem kennsla og umönnun eru oft í boði í göngufjarlægð innan þéttbýliskjarna sem gæti skýrt þann mun að hluta. Þær eru einnig háðari ferðatíma líkast til vegna annarra félagslegra kvaða sem ganga undir samheitinu „þriðja vaktin“. Konur virðast einnig umhverfisvænni í vali á fólksbílum. Þær eiga almennt smærri og sparneytnari bíla sem getur að einhverju leyti endurspeglad kynjamuninn sem birtist í svörum þegar spurt er um fjallvegi innan vinnusóknarsvæða en þeir virðast hefta vinnusókn kvenna meira en karla. Einnig er vert að minnast á mun á forgangsroðun karla og kvenna m.t.t. framkvæmda þar sem konur benda frekar á samgöngubætur milli þéttbýliskjarna innan vinnusóknarsvæða en karlar á stærri verkefni milli vinnusóknarsvæða. Loks ber að nefna marktækan mun á öryggisupplifun kynjanna og mat á eigin færni sem aftur endurspeglast í miklum mun á tíðni og orsökum slysa.

Það er opinber stefna stjórnvalda að draga úr losun frá samgöngum með það fyrir augum að landið verði kolefnishlutlaust árið 2040. Greining á bíleign hefur sýnt að konur eru vistvænni í vali á bílum og að bílar í eigu þeirra losa meðaltali 11% minna af gróðurhúsalofttegundum en bílar karla. Hvort um sé að ræða meðvitað val eða einfaldlega hagkvæmni þar sem bílar kvenna eru almennt um 200 kg léttari er ekki ljóst. Er ástæða til þess að skoða forsendur mismunandi ökutækjaval kynjanna. Ljóst er að til að draga úr losun þarf ökutækjaval karla að taka breytingum yfir í smærri og sparneytnari farartæki.

Annað meginmarkmið í stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum er að fjölga þeim sem nýta sér virka og fjölbreytta ferðamáta. Það vekur athygli að konur hjóla mun minna en karlar og virðast oft ekki sjá sér fært að nýta hjól sem samgöngutæki vegna margvíslegra ástæðna. Þær ástæður eru ekki ljósar en helst er bent á þau mörgu verkefni sem konur sinna auk vinnu. Ein leið til þess

draga úr losun gróðurhúsalofttegunda væri að gera konum kleift að nýta sér fjölbreytta ferðamáta til jafns við karla með því að hvetja til jafnari verkaskiptingar þegar kemur að fjölskyldu. Niðurstöður þessarar greiningar sýna að aðskildir göngu- og hjólastígar hafa meiri áhrif á ferðamataval kvenna og að erfið vetrarfærð er meira hamlandi fyrir konur en karla. Aðskilnaður ferðamáta og góð vetrarþjónusta á göngu- og hjólastígum mun því styrkja konur enn frekar í að nota fjölbreytta ferðamáta allt árið. Ef hjóltreiddar eiga að vera raunhæfur valkostur er hverri krónu sem varið er til uppbyggingar og þjónustu hjóla- og göngustíga er vel varið ef hún skilar bæði samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda sem og bættri lýðheilsu. Vera má að það séu fleiri hindranir sem takmarka notkun fjölbreyttra ferðamáta sem krefjast frekari rannsókna þannig að hægt sé að bregðast við af þekkingu með raunhæfum lausnum.

Í þeirri vinnu sem hér birtist hafa mörg svör kallað á fleiri spurningar. Því er mikilvægt halda áfram rannsóknum, safna greinagóðum upplýsingum og styðja við fjölbreyttar rannsóknir á samgöngukerfinu og ólíkum notendahópum.

Í þessari vinnu hefur sjónum einnig verið beint að slysatölfræði, viðhorfum og hegðun og hún borin saman við greiningar á umferðalagabrotum sem sýna óumdeilanlegan kynjamun. Með því að beina fræðslu og áróðri að áhættuhegðun og þeim sem hana stunda má vonandi ná umtalsverðum árangri í að fækka slysum og draga úr samfélagslegum kostnaði sem af þeim hlýst.

Þá er nauðsynlegt að hvetja konur til að hasla sér völl við þau fjölmörgu störf sem tilheyra samgöngum, við siglingar, flug og akstur og er þar nokkuð verk að vinna við að brjóta niður hefðbundna kynjamúra starfsstétta.

Í lok hvers kafla hefur verið fjallað um mögulegar aðgerðir til þess að draga úr kynjamun og jafna aðgengi og möguleika kynjanna. Til að vel takist til þarf að setja mælanleg markmið með mælikvörðum og/eða árangursvísum. Í viðauka 4 er að finna nokkrar tillögur að mælikvörðum og vísum til mælinga á árangri í jafnréttisátt í samgöngum. Þessir mælikvarðar og vísbendingar byggja m.a. á tillögum Alþjóðabankans⁵⁸, Evrópusambandsins⁵⁹ og vinnu sem Ísland tekur þátt í á vegum OECD sem er framhald af vinnu samtakanna til að auka hlutfall kvenna sem starfa við samgöngur.⁶⁰

Afar mikilvægt er að unnt sé að fylgjast með framgangi aðgerða sem miða að jöfnuði í samgöngum á kerfisbundinn hátt. Til þess að svo megi vera þarf að setja fram raunhæf markmið og mælikvarða sem fylgst er reglulega með. Nauðsynlegt er að auðvelda aðgengi að upplýsingum um notkun samgöngukerfisins af ólíkum hópum í samfélaginu og skilgreina ábyrgðaraðila á slíkri gagnasöfnun. Einnig þarf að efla tækifæri fyrir fjölbreyttari greiningar hrágagna og stuðla að því að gagnaöflun verði eins fagmannleg og gerist í löndum sem við viljum bera okkur saman við, t.a.m á Norðurlöndunum.

Þrátt fyrir að hér hafi fyrst og fremst verið leitast við að draga fram kynjamun á notkun og atvinnu við samgöngur er engu að síður ljóst að í fáum ef nokkru landi er ástandið betra og jafnrétti meira. Engu að síður er ástæða til að staldra við og leita lausna á þeim sviðum þar sem kynbundinn munur er hvað mestur. Samfélögum þar sem jafnrétti er mest vegnar best

⁵⁸ <https://documents1.worldbank.org/curated/en/669831468330934298/pdf/569540NWP0Tran10Box353751B01PUBLIC1.pdf>

⁵⁹ <https://eige.europa.eu/publications/gender-equality-index-2019-report/transport-and-public-infrastructure>

⁶⁰ <https://www.oecd.org/employment/the-gender-dimension-of-the-transport-workforce-0610184a-en.htm>

Viðauki 1 – Skýring á flokkunarkerfi aukinna ökuréttinda

Aukin ökuréttindi – skýring á flokkum (frá Samgöngustofu 10.12.2019⁶¹).

AM	Veitir rétt til að stjórna:
	léttu bifhjóli á tveimur eða þremur hjólum, með vélarstærð ekki yfir 50cc ekki hannað fyrir meiri hraða en 45 km.
A1	Veitir rétt til að stjórna:
(A72)	bifhjóli á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns með slagrymi sem er ekki yfir 125 sm ³ , með afl sem er ekki yfir 11 kW og með afl/þyngdarhlutfall sem er ekki yfir 0,1 kW/kg, einnig bifhjóli á þremur hjólum með afl sem er ekki yfir 15 kW, réttindi í AM-flokki fylgir.
A2	Veitir rétt til að stjórna:
	bifhjóli, en undir það flokkast:
	tvíhjóla bifhjól með eða án hliðarvagns þar sem hlutfall vélarafls og eigin þyngdar fer ekki yfir 0,2kW/kg. Þá má vélarafl bifhjólsins ekki fara yfir 35 kW,
	ökutæki í AM- og A1-flokki og
	torfærutæki, s.s. vélsleða.
A	Veitir rétt til að stjórna:
	bifhjóli, en undir það flokkast:
	bifhjól á þremur hjólum með meira afl en 15 kW,
	ökutæki sem flokkast undir A2-flokk og
	tvíhjóla bifhjól án hliðarvagns þar sem hlutfall vélarafls og eigin þyngdar fer yfir 0,2 kW/kg, eða vélarafl fer yfir 35 kW.
B	Veitir rétt til að stjórna:
	bífreið sem gerð er fyrir 8 farþega eða færri auk ökumanns og er 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd sem tengja má við:
	eftirvagn/tengitæki sem er 750 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd eða
	eftirvagn/tengitæki sem er meira en 750 kg að leyfðri heildarþyngd enda sé vagnlest 3.500 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd,
	bifhjóli á fjórum eða fleiri hjólum
	léttu bifhjóli í AM-flokki,
	bifhjóli á þremur hjólum í A1-, A2- eða A-flokki með þeirri takmörkun að sá sem er yngri en 21 árs má ekki stjórna slíku bifhjóli með afl yfir 15 kW,
	dráttarvél í T-flokki
	vinnuvél (akstur á vegum) og
	torfærutæki, s.s. vélsleða.
BE	Veitir rétt til að stjórna:
	bífreið í B-flokki með eftirvagn/tengitæki sem er ekki meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd.
C	Veitir rétt til að stjórna:
	bífreið sem gerð er fyrir 8 farþega eða færri auk ökumanns og er meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd sem tengja má við eftirvagn/tengitæki sem er 750 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd.
C1	Veitir rétt til að stjórna:
(C74)	bífreið sem gerð er fyrir 8 farþega eða færri auk ökumanns og er meira en 3.500 kg en ekki meira en 7.500 kg að leyfðri heildarþyngd sem tengja má við eftirvagn/tengitæki sem er 750 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd.
CE	Veitir rétt til að stjórna:
	bífreið í C-flokki með eftirvagn/tengitæki sem er meira en 750 kg að leyfðri heildarþyngd.
C1E	Veitir rétt til að stjórna:

⁶¹ <https://www.samgongustofa.is/umferd/nam-og-rettindi/skirteini-og-rettindi/flokkar-okurettinda/>

(CE76)	bifreið í C1-flokki með eftirvagn/tengitæki meira en 750 kg að leyfðri heildarþyngd og má leyfð heildarþyngd vagnlestar ekki vera meiri en 12.000 kg og
	bifreið í B-flokki með eftirvagn/tengitæki meira en 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd og má leyfð heildarþyngd vagnlestar ekki vera meiri en 12.000 kg.
D	Veitir rétt til að stjórna:
	bifreið sem gerð er fyrir fleiri en 8 farþega auk ökumanns sem tengja má við eftirvagn/tengitæki sem er 750 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd.
D1	Veitir rétt til að stjórna:
(D75)	bifreið sem er ekki lengri en 8 m og gerð er fyrir 16 farþega eða færri auk ökumanns sem tengja má við eftirvagn/tengitæki sem er 750 kg eða minna að leyfðri heildarþyngd.
DE	Veitir rétt til að stjórna:
	bifreið í D-flokki með eftirvagn/tengitæki sem er meira en 750 kg að leyfðri heildarþyngd.
D1E	Veitir rétt til að stjórna:
(DE77)	bifreið í D1-flokki með eftirvagn/tengitæki sem er meira en 750 kg að leyfðri heildarþyngd.
	Veitir rétt til að stjórna:
T	dráttarvél í almennt umferð með eftirvagn/tengitæki.
400	Veitir rétt til farþegaflutninga í atvinnuskyni á fólksbifreið. Réttinda aflað frá og með 1. mars 1988 án hópbifreiðaréttinda (D- eða D1-flokks). Farþegafjöldi að hámarki 8 farþegar.
425	Veitir rétt til farþegaflutninga í atvinnuskyni á hópbifreið. Farþegafjöldi meira en 8 farþegar.
450	Veitir rétt til farþegaflutninga í atvinnuskyni á fólks- og hópbifreið. Farþegafjöldi ótakmarkaður eða farþegar að hámarki 16 ef leigubifreiðaréttinda var aflað fyrir 1. mars 1988 án hópbifreiðaréttinda (D-flokks).
100	Réttindi á fólksbifreið þyngri en 3.500 að leyfðri heildarþyngd, t.d. húsbíla.
110	Réttindi á vörubifreið skráðri fyrir allt að 5 tonna burðargetu.
95	Veitir rétt til vöru- og farþegaflutninga í atvinnuskyni.

Viðauki 2 – Hlutfall skipstjórnarréttinda eftir kóða réttindaflokks og kyni

	Karlar		Konur	
	N	%	N	%
Ótilgreint	7	0	2	1.2
A.1	3360	9.6	25	14.5
AB	1461	4.2	1	0.6
AC	1471	4.2	1	0.6
AD	1323	3.8	0	0
BA	1383	4	1	0.6
BB	1386	4	1	0.6
BC	1235	3.5	0	0
CA	1034	3	0	0
CB	844	2.4	0	0
DA	153	0.4	0	0
DB	732	2.1	1	0.6
EA	14	0	0	0
SBVSS	18	0.1	0	0
SS	4097	11.7	45	26.2
TSI	11	0	0	0
TSII	5	0	0	0
TV	9	0	0	0
A.1	1	0	0	0
II/1	289	0.8	4	2.3
II/2	243	0.7	3	1.7
II/3	471	1.3	6	3.5
II/4	106	0.3	1	0.6
II/5	32	0.1	1	0.6
III/1	191	0.5	1	0.6
III/2	173	0.5	1	0.6
III/3	173	0.5	1	0.6
III/4	39	0.1	0	0
III/5	4	0	0	0
MED	1	0	0	0
SBVSV	12	0	0	0
SS	1	0	0	0
SSV	2599	7.4	23	13.4
V/1	16	0	0	0
V/4. 1-2	27	0.1	1	0.6
VF.1	396	1.1	1	0.6
VF.2	520	1.5	2	1.2
VF.3	526	1.5	2	1.2
VF.4	540	1.5	2	1.2
VI/5	6	0		0
VM	2643	7.6	20	11.6
VS.1	675	1.9	2	1.2
VS.2	778	2.2	4	2.3
VS.3	1186	3.4	4	2.3
VV	1829	5.2	8	4.7
VVY	1494	4.3	4	2.3
VVY1	1470	4.2	4	2.3
Alls	34984	100	172	100

Skýringar á skirteinum skipstjórnarmanna.

1.	Skipstjóri (SS)/ Skipstjóri (A.1)	< 12 m í strandsiglingum/ < 30 brl. í innanlandssiglingum
2.	Stýrimaður (AC)	< 24 metrar í innanlandssiglingum
3.	Skipstjóri (AD)	< 24 metrar í innanlandssiglingum
4.	Undirstýrimaður (BB)	engar takmarkanir
5.	Yfirstýrimaður/stýrimaður (BA)	< 45 metrar í innanlandssiglingum
6.	Skipstjóri (BC)	< 45 metrar í innanlandssiglingum
7.	Yfirstýrimaður (CA)	fiskiskip og önnur skip
8.	Skipstjóri (CB)	engar takmarkanir
9.	Undirstýrimaður á varðskipi (DB)	engar takmarkanir
10.	Yfirstýrimaður á varðskipi (DA)	engar takmarkanir
11.	Skipherra á varðskipi (EA)	engar takmarkanir

Viðauki 3 Yfirlit yfir ferðavenjukannanir

Könnun	Framkvæmdar- aðili	Fyrir	Þátttökuhlutfall	Aldur þátttakenda	Staðsetning	Vigtuð gögn	Lagt fyrir panel	Gagnaöflun – tímabil
Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins – Heildarskýrsla	Gallup	Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðina	34,7%	6 ára og eldri	Íbúar á höfuðborgarsvæðis	Já	Þjóðskrár- úrtak	26.10.11–06.12.11
Ferðir íbúa Reykjavíkur	Gallup	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur og Vegagerðina	42,6%	6 ára og eldri	Íbúar Reykjavíkur	Já	Já	08.10.14–16.11.14
Reykjavíkurborg, Umhverfis- og skipulagssvið	Gallup	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur	N/A	N/A	N/A	N/A		Útgefin 29.01.2015
Ferðir til og frá vinnu/skóla, útivistarsvæði og lókanir í miðborginni	Gallup	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur	60,8%	18 ára og eldri	Íbúar Reykjavíkur	Já	Já	18.11.15–07.12.15
Ferðir til og frá vinnu/skóla	Gallup	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur	61,1%	18 ára og eldri	Íbúar Reykjavíkur	Já	Já	19.05.16–01.07.16
Ferðir til og frá vinnu/skóla, útivistarsvæði og sumargötur	Gallup	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur	60,6%	18 ára og eldri	Íbúar Reykjavíkur	Já	Já	06.10.16–19.10.16
Ferðir íbúa Reykjavíkur	Gallup	Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðina	41,4%	6–80 ára	Íbúar Reykjavíkur	Já	Þjóðskrá og/eða úr viðhorfahó pi Gallup	04.10.17–13.11.17
Ferðavenjukönnun meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins	Gallup	Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðina	41,6%	6–80 ára	Íbúar Reykjavíkur	Já	Þjóðskrá og/eða úr viðhorfahó pi Gallup	04.10.17–13.11.17
Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur – Okt 2018	Gallup	Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur	54,2%	18 ára og eldri	Íbúar Reykjavíkur	Já	Já	05.10.18–24.10.18
Ferðamáti Íslendinga	Maskína		835 sem svara – ekki talað um svarhlutfall	18 ára og eldri	Íbúar af öllu landinu	Gögnin eru vigtuð m.t.t. kyns, aldurs og búsetu	Já	11.09.18–24.09.18
Ferðavenjukönnun samgönguráðs og SSH	Gallup	Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðina, Samgöngustofa og Isavia	22.790 heildarúrtak – 9.592 svör eða 42,1%	6–80 ára	Íbúar af öllu landinu	Gögn eru vigtuð m.t.t. kyns og aldurs	Þjóðskrá og/eða úr viðhorfahó pi Gallup	09.10.19–25.11.19
Ferðavenjukönnun samgönguráðs og SSH	Gallup	Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðina, Samgöngustofa og Isavia	15.160 heildarúrtak – 6.370 svör eða 42%	6–80 ára	Íbúar á höfuðborgarsvæði nu	Gögn eru vigtuð m.t.t. kyns og aldurs	Þjóðskrá og/eða úr viðhorfahó pi Gallup	09.10.19–25.11.19
Aksturshegðun Íslendinga	Gallup	Vegagerðina	64,06% eða 902 af 1489	18–75 ára	Íbúar af öllu landinu	Já	Já	05.11.15–16.11.15
Aksturshegðun Íslendinga	Gallup	Vegagerðina	64,4% eða 957 af 1.486	18–75 ára	Íbúar af öllu landinu	Já	Já	01.11.16–14.11.16

Aksturshegðun Íslendinga	Maskína	Vegagerðina	984	18–75 ára	Íbúar af öllu landinu	Já	Já	20.10.17–31.10.17
Aksturshegðun Íslendinga	Gallup	Vegagerðina	1.499 eða 58,4%	18–75 ára	Íbúar af öllu landinu	Já	Já	19.10.18–13.11.18
Aksturshegðun Íslendinga	Gallup	Vegagerðina	1.464	18–75 ára	Íbúar af öllu landinu	Já	Já	21.10.19–04.11.19

Viðauki 4 Yfirlit yfir jafnréttisvísa

Tillögur af vísum fyrir jafnréttismat				
		Vísir	Hvaðan	Athugasemd
Atvinna	Flug	Atvinnuréttindi í flugi Starfandi flugmenn/flugumsjón	Samgöngustofa	
	Akstur	Atvinnuréttindi Hlutfall starfandi KVK	Samgöngustofa	
	Siglingar	Atvinnuréttindi í siglingum Starfandi á sjó	Samgöngustofa	
Rekstur		Samgöngukostnaður Samgöngusamningur Bílaeign Vistvænir bílar	Hagstofa Ferðavenjukönnun / RSK Samgöngustofa / Þjóðskrá Samgöngustofa / Þjóðskrá	e. Kyni, aldri og hjúskaparstöðu
Ferðavenjur	Ferðavenju- kannanir	Fjöldi ferða Tilgangur ferða Hlutfall ferðamáta Bíll Almenningssamgöngur Ganga Hjóla (hjól, rafhjól, rafskutla) Ferðatími til vinnu / vegalengd	MMR, Maskina, Gallup, Félagsvísindastofnun o.fl.	Ferðavenjukannanir Valkostir Ökumaður/farþegi
Öryggi og viðhorf	Viðhorf	Mat á eigin getu sem ökumaður Öryggisupplifun í umferðinni Neysla áfengis Fjöldi ákæra Fjöldi slysa Neysla ávanabindandi eða fíkniefna Fjöldi ákæra Fjöldi slysa Hraðakstur Fjöldi ákæra Fjöldi slysa	Samgöngustofa / aksturshegðun Samgöngustofa / aksturshegðun Samgöngustofa / aksturshegðun Ríkislögreglustjóri Samgöngustofa / aksturshegðun Samgöngustofa / aksturshegðun Ríkislögreglustjóri Samgöngustofa / aksturshegðun Samgöngustofa / aksturshegðun Ríkislögreglustjóri Samgöngustofa / aksturshegðun	Valkostir
	Áhættu- hegðun			

