

Samgöngur og jafnrétti

Kynbundinn munur í notkun samgöngukerfisins

Áfangaskýrsla

Samgöngur og jafnrétti

Kynbundinn munur í notkun samgöngukerfisins

Áfangaskýrsla

Efinsyfirlit

1	Inngangur.....	4
2	Ágrip - Samantekt á niðurstöðum	6
3	Bakgrunnur og forsaga	9
4	Staða kvenna innan samgöngugeirans	10
4.1	Stofnanir	10
4.1.1	Vegagerðin.....	10
4.1.2	Samgöngustofa	11
4.1.3	Isavia	13
4.2	Samgönguráðherrar.....	15
4.3	Ráð og nefndir	15
5	Samgönguáætlun og áhrif hennar á konur.....	17
5.1	Vestfjarðagöng (1996)	19
5.2	Bolungarvíkurgöng (2010)	24
5.3	Héðinsfjarðargöng (2010).....	27
5.4	Vaðlaheiðargöng (2018)	32
5.5	Fáskrúðsfjarðargöng og Kárahnjúkar.....	32
5.5.1	Kynjahlutfall í dreifbýli og þéttbýli.....	35
5.6	Umferðaröryggisáætlun stjórnvalda	38
6	Vinnusóknarsvæði karla og kvenna	45
7	Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands	51
8	Ferðavenjukannanir.....	53
8.1	Höfuðborgarsvæðið.....	53
8.2	Landsbyggðin	54
9	Bílaeign landsmanna.....	59
10	Heimildaskrá	63

1 Inngangur

Markmið laga nr. 10/2008, um jafna stöðu karla og kvenna, er að koma á og viðhalda jafnrétti og jöfnum tækifærum kvenna og karla og jafna þannig stöðu kynjanna á öllum sviðum samfélagsins. Samkvæmt lögnum skal gæta kynjasambættingar við alla stefnumótun sem gerð er á vegum stjórnvalda og sjónarmið jafnréttis fléttuð inn í áætlanagerð, ákvarðanatöku og aðgerðir á vegum ríkisins. Þrátt fyrir að jafnréttissjónarmið skulu vera lögð til grundvallar áætlanagerð hefur svo ekki verið með formlegum hætti við gerð samgönguáætlunar né forgangsröðun samgönguverkefna.

Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar og Framkvæmdasjóður jafnréttismála styrktu vorið 2017 gerð þessa verkefnis sem snýr að greiningu á stöðu kvenna innan samgöngugeirans og byggir á lögum nr. 10/2008 um um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla. Þessi skýrsla er áfangaskýrsla verkefnisins, afhent til Rannsóknarsjóðs Vegagerðarinnar í apríl 2018. Skýrslan inniheldur greiningu á kynjahlutfalli innan opinberra stofnana, ráða og nefnda sem sinna samgöngmálum. Ennfremur voru skoðaðir afmarkaðir þættir samgönguáætlunar og aðgengis að samgöngukerfinu með tilliti til jafnréttis.

Á síðustu árum hafa verið unnin nokkur rannsóknaverkefni í samgöngum sem hafa gefið sterkar vísbendingar um að kynbundin munur sé á notkun samgöngukerfisins á Íslandi. Þessar rannsóknir hafa hins vegar ekki haft það að markmiði sem slíkt að skoða kynjamun. Í þessu verkefni var farið yfir þessar fyrirliggjandi rannsóknir og gögn og þau skoðuð með tilliti til þess hvort kynjamunur væri til staðar. Ennfremur var bifreiðaeign landsmanna, sem vísbending um aðgengi og hreyfanleika skoðuð með tilliti til kynjahlutfalla. Það er skemmt frá því að segja að allar rannsóknir og gögn sem skoðuð voru í þessu verkefni sýndu afgerandi mun á milli kynjanna.

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. Samgönguinviðir eru einn mikilvægasti þáttur í að minnka fátækt og auka jafnræði íbúa. Sögulega séð hafa karlmenn verið stórnotendur samgöngukerfa þar sem þeir voru sá aðila sem unnu að heiman á meðan konurnar sinntu heimils- og uppeldisstörfum. Þátttaka kvenna í atvinnulífinu hefur hins vegar stóraukist á síðustu áratugum og er atvinnuþátttaka kvenna á Íslandi hvergi meiri innan ríkja Efnahags- og framfrastofnunarinnar OECD, eða um 80% (heimild: OECD 2014). Atvinnuþátttaka íslenskra karla var á sama tíma 84%. Í öðru sæti eru konur í Sviss með 75% atvinnuþátttöku og í þriðja sæti eru konur í Noregi með 74% atvinnuþátttöku. Lönd með hærri atvinnuþátttöku kvenna búa almennt við betri hagsæld en lönd með lægri þátttöku kvenna.

Hefðbundnar samgönguáætlanir, skipulag og umferðarlíkön taka almennt ekki tillit til mismunandi ferðamynsturs karla og kvenna. Erlendar rannsóknar sýna hins vegar að konur og karlar nota samgöngur ekki eins, kynin eru með ólík ferðamynstur og mismunandi þættir hefta ferðamöguleika. Umtalsverður kynjamunur er á vali á ferðamáta, tilgangi ferða, tíðni ferða og vegalengd ferða. Þessi munur stafar af um margt ólíku félagslegu og efnahagslegu hlutverki kynjanna t.d varðandi ábyrgð á heimilisstörfum og barnauppeldi, sem og búsetu, stéttastöðu og launamun. Það eru einungis um tíu ár frá því fyrst voru gerðar greiningar á kynjaáhrifum forgangsröðunar samgönguverkefna erlendis. Slík áhrif hafa ekki verið rannsökuð rannsakað hérlendis og þar af leiðandi erfitt að meta hvort að við áætlanagerð og forgangsröðun verkefna sé fyrst og fremst tekið mið af ferðamynstrum og þörfum karla. Á sama tíma er ljóst að nánast allar ákvarðanir um samgönguverkefni hafa verið teknar af körlum.

Til þess að reyna að tryggja að ákvarðanir taki mið af þörfum jafnt karla sem kvenna er mikilvægt að aðkoma beggja kynja sé tryggð við ákvarðanatöku og stefnumótun. Í skýrslu Umhverfissráðuneytisins um Loftslagsmál og kynjaáhrif þeirra frá árinu 2012 er hver og ein aðgerð greind út frá þeim upplýsingum sem liggja fyrir og beitt þremur lykilsurningum í kjölfarið:

1. Eru aðgerðirnar þannig að þær henta jafnt konum sem körlum ?
2. Skiptist afraksturinn/árangurinn með jöfnum hætti milli kynjanna ?
3. Stuðla áhrifin að janfrétti kynjanna ?

Vinna við greiningu áhrifa samgönguáætlunar stöðu karla og kvenna verður framhaldið næstu mánuði innan samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Lilja G. Karlsdóttir hjá Viaplan og Ásta Þorleifsdóttir hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu unnu áfangaskýrsluna. Skýrslan er aðgengileg á vef Vegagerðarinnar.

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.

2 Ágrip - Samantekt á niðurstöðum

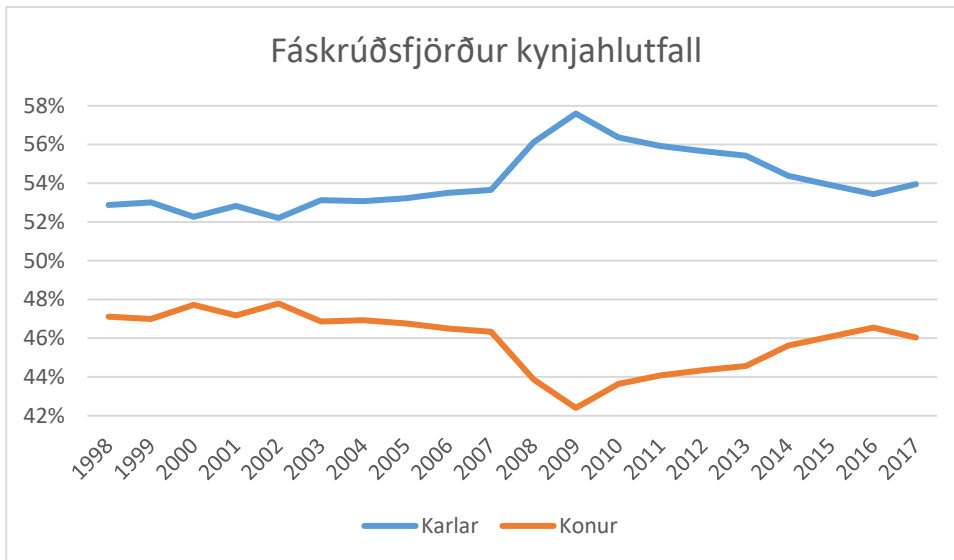
Í doktorsritgerð Gyðu Margrétar Pétursdóttur(1) í kynjafræði kemur fram hugtakið „áru jafnréttis“, sem það ástand sem fólk upplifir í bestu samræmi við ákjósanlegt ástand, t.d. jöfn verkaskipting kynjanna. Innan áru jafnréttis er lagalegt jafnrétti þannig lagt að jöfnu við raunverulegt jafnrétti. Við nánari eftirgrennslan kemur hins vegar oft í ljós að raunin er allt önnur. Í fjölmiðlarannsóknum hefur það endurtekið komið í ljós að upplifun fólks af kynjahlutfall eins og það birtist á skjánum/í útvarpi/ritmiðlum, er að um jafna skiptingu sé að ræða, því þannig ætti það að vera, þegar raunin er önnur og nákvæmar talningar sýna að hlutföllin eru og hafa verið í fjöldamörg á 30/70, körlum í vil. (2)

Það má segja að skýrsluhöfundar hafi verið undir „áru jafnréttis“ við upphaf verkefnavinnunar og talið að í raun væri fullt jafnrétti í ákvarðanatöku og notkun samgöngukerfisins, greiningin sem slík væri því fyrst og fremst til að uppfylla lagalega skyldu en jafnframt draga fram grunn fyrir kenningar um kynbundin mun við val á farartækjum og vinnusókn. Þær frumniðurstöður sem kynntar eru í þessari áfangaskýrslu sýna hins vegar svo ekki verður um villst að það er umtalsverður kynjamunur í samgöngum; áætlunum, ákvörðunum og aðgengi. Óvíska í gögnunum sem skoðuð voru kemur einnig fram sama hlutfall og í fjölmiðlum, þ.e. 30/70 körlum í vil.

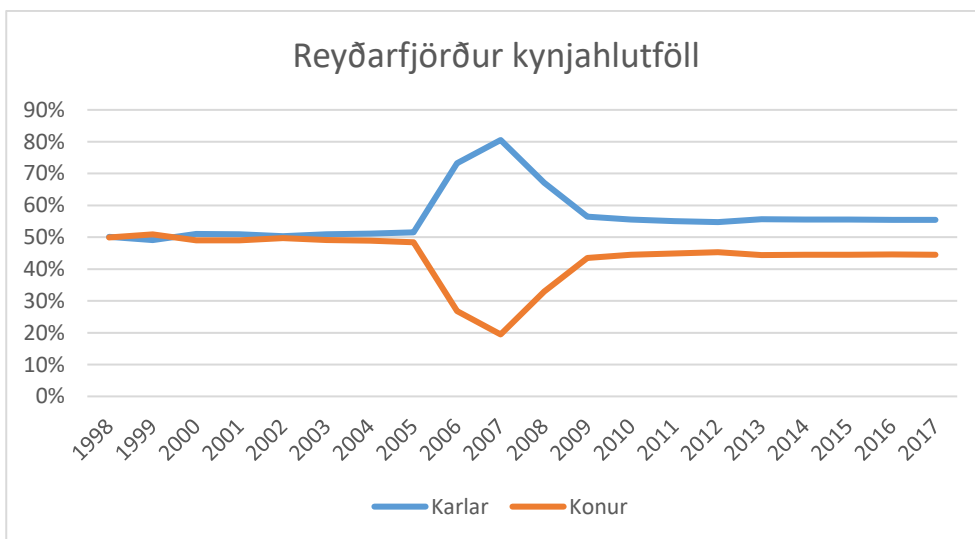
- Frá stofnun samgönguráðuneytis árið 1959 hafa 19 ráðherrar sinnt samgöngumálum, 17 karlar og 2 konur. Alls eru þetta 59 ár, þar af hafa karlar verið ráðherrar í 55 ár en konur í 4 ár.
- Allir vegamálastjórar hafa verið karlar, yfirstjórn Vegagerðarinnar samanstendur eingöngu af körlum og í framkvæmdastjórn Vegagerðarinnar eru eingöngu karlar. 84% starfsmanna Vegagerðarinnar eru karlar og 16% konur.
- Allir sem sinnt hafa starfi siglingamálastjóra og flugmálastjóra hafa verið karlar.
- Ein kona hefur sinnt starfi forstjóra Umferðarstofu frá 2011-2013.
- Báðir forstjórar Samgöngustofu eru karlar, 58% starfsmanna Samgöngustofu eru karlar og 42% konur. Langflestar konurnar eru í hefðbundnari kvennastörfum td. þjónustufulltrúar og í bókhaldi.
- Starfsfólk Isavia er 68% karlar og 32% konur. 79% stjórnenda Isavia eru karlar, þ.m.t. forstjórinn en 21% stjórnenda eru konur.
- Í ráðum og nefndum ríkisins sem hafa með samgöngumál að gera eru 65% karlar og 35% konur
- Samgönguráð sem hefur ákvörðunarvald varðandi samgönguáætlun hefur í gegnum tíðina nær undantekningalaust eingöngu verið skipað körlum. Þess ber að geta að síðustu tveir pólitískt skipaðir formenn samgönguráðs hafa verið konur.

Tekin voru fyrir tvö atriði úr Samgönguáætlun, annars vegar voru skoðaðar jarðgangnaframkvæmdir og áhrif þeirra á fólksfjölda og kynjahlutfall fyrir og eftir framkvæmdir og hins vegar skoðaðar slysatölur úr umferðaröryggisáætlun út frá kynjahlutfalli.

Gangnaframkvæmdir sýndu skýrt að á framkvæmdatíma fjölga körlum. Það kom líka í ljós að framkvæmdirnar ná oft að stoppa fólksflutninga frá svæðum og jafnvel fjölga íbúum í skamman tíma, hins vegar fer fólk aftur að fækka yfirleitt að 8-10 árum liðnum ef ekki kemur einnig til fjölbreytt atvinnuuppbygging. Fáskrúðsfjarðargöng og uppbygging álversins á Reyðarfirði eru dæmi um framkvæmdir þar sem samgöngubætur og atvinnuuppbygging hélst í hendur, og fjölgaði íbúum þar verulega. Samtímis skekkust kynjahlutföllin verulega, bæði á Fáskrúðsfirði og Reyðarfirði miðað við það sem var fyrir framkvæmdir og því ljóst að uppbyggingin gagnaðist þannig körlum miklu frekar en konum. Með tilkomu Héðinsfjarðargangna má sjá sömu þróun kynjahlutfalls á Ólafsfirði en á Siglufirði hefur tekist betur til og virðist sem þar skipti mestu uppbygging fjölbreyttra starfa tengdum vaxandi ferðaþjónustu.



Mynd 2-1 Fáskrúðsfjörður kynjahlutföll 1998-2017



Mynd 2-2 Kynjahlutföll á Reyðarfirði 1998-2017 (Hagstofa Íslands)

Innlendar rannsóknir hafa sýnt fram á að karlar eru líklegri til að ferðast lengri vegalendir til og frá vinnu og erlendar rannsóknir gefa einnig vísbendingar um sambærileg samgöngumynstur þar sem athafnasvæði karla er stærra en kvenna (5,6). Niðurstöður innlendu rannsóknunum sýndu að konur vinna nær heimili en karlar og virðast þannig almennt ferðast styttri vegalengdir. Konum finnst einnig erfiðir vegir á borð við fjallvegi og heiðar mun meira fráhrindandi en körlum, kann þar val á farartækjum að hafa áhrif en mun fleiri karlar eru skráðir eigendur þyngri og stærri farartækja.

Við skoðun á slysatölum í umferðaröryggisáætlun kemur í ljós að konur sem slasast í umferðarslysum eru oftast farþegar í bifreiðum en karlar sem slasast eru fremur ökumenn bifreiða. Þetta rýmar ágætlega við ferðavenjukannanir sem hafa verið unnar á landsbyggðinni þar sem kemur í ljós að 80% ökumanna á þjóðvegum eru karlar en 20% konur.

Niðurstöður úr verkefni um greiningu á innanlandsflugi frá árinu 2014 sýnir að konur nota innanlandsflug meira til að sinna fjölbreyttari tilgangi en karlar. Fleiri konur ferðast með flugi en færri karlar fljúga oft og því eru samtals fleiri karlkynsferðar yfir árið en karlar borga sjaldnar sjálfir fyrir flugmiðana, fyrirtæki borga flugmiða karla í um 20% tilvika en eingöngu í um 5% tilvika fyrir konur. Af þeim farseðlum sem fyrirtæki keyptu á árinu 2013-2014 voru 80% fyrir karla en aðeins 20% fyrir kvenkynsstarfsmenn.

Með áhugaverðari niðurstöðum verkefnisins var kynjahlutfall á eignarhaldi bifreiða þar sem að konur eru skráðar fyrir 37% fólksbíla en karlar 63%. Konur á landsbyggðinni eru síður skráðir eigendur eða í um 30% tilfella á meðan konur á höfuðborgarsvæðinu eru skráðar fyrir um 40%. Þar sem eignarhald farartækja segir í raun lítið til um notkun farartækisins þar sem konur nota t.d oft bíla sem skráðir eru á eiginmenn, þá var ákveðið að skoða einnig bifreiðaeign út frá hjúskaparstöðu, þar sem áhugavert var að sjá niðurstöður fyrir einstæða bifreiðaeigendur, það er fólk sem ekki er gift eða í sambúð.

Beinn fjöldi einstæðra bifreiðaeiganda eru 29.104 konur en 62.184 einstæðir karlar. Þá vaknaði upp sú spurning hvort að heildarfjöldi einstæðra karla á landinu væri mögulega meiri en einstæðra kvenna. Samkvæmt upplýsingum Hagstofu fyrir 1.jan 2018 er því þó einmitt öfugt farið, heildarfjöldi einstæðra kvenna er meiri en einstæðra karla. Konurnar eru 57.932 en karlarnir 56.942. Þannig eru 5.200 fleiri einstæðir karlar skráðir fyrir bifreið en finnst á landinu, sem skýrist væntanlega af því að margir karlar eru skráðir fyrir meira en einni bifreið. Með nokkuð mikilli einföldun má segja að hver einasti einstæði karl á landinu sé skráður fyrir 1,1 bifreið en hver einasta einstæða kona einungis hálfri bifreið.

Það sem er því áhugaverðast og jafnvel sláandi er að 29.000 einstæðar konur eru ekki skráðar fyrir neinni bifreið, stóra spurningin er því hvernig þessar konur ferðast? Nota þær aðra ferðamáta eins og almenningssamgöngur, hjól og ganga? Erlendis hefur verið sýnt fram á að konur noti almenningssamgöngur í mun meiri mæli en karlar, ekki eru vísbendingar um slíkt hérlendis? Fá þær far hjá fjölskyldu eða vini? Getur verið að launamunur kynjanna og léleg fjárhagsstaða útskýri að einhverju leiti þennan mikla mun á bifreiðaeign milli kynjanna? Hér má aftur vísa í vinnusóknarsvæðisgreiningar þar sem konur virðast almennt búa nær vinnustað en karlar og því má spyrja; hver eru áhrif þessa á hreyfanleika og aðgengi kvenna að vinnumarkaði?

Fleiri áleitnar spurningar hafa vaknað við úrvinnslu verkefnisins eins og t.d afhverju karlmenn virðast vera stórnotendur vegakerfisins út á landi en ekki konur? Afhverju starfa mikið færri konur í samgöngugeiranum? Er það út af því að konur hafa ekki áhuga á samgöngumálum eða er það þjóðfélagið sem hefur áhrif þar á? Ennfremur er það umhugsunarefni að frá því að nútímasamgöngur hófust á Íslandi hafa nánast allar ákvarðanir um stefnu og framkvæmdir verið teknar af körlum.

Áhugavert væri því að rannsaka nánar hvort að fjármagn sem veitt hefur verið í samgönguinnviði hérlendis á síðustu áratugum taki nógu mikið tillit til sjónarmiða og reynsluheims kvenna. Það er til dæmis hægt að ímynda sér tilfelli þar sem úrbætur í samgöngumálum stytta vegalengdir milli byggðarkjarna og eru þannig notaðar sem rök til að styrkja byggðarkjarnanna. Á sama tíma gæti samgöngubótin einnig verið notuð til að réttlæta sameiningu skóla í byggðarkjörnunum sem leiðir til þess að börn úr einum byggðarkjarna þurfa að ferðast mun lengra en áður. Það aftur leiðir af sér óánægju hjá konum í fjölskyldum barnanna sem getur aftur leitt af sér að fjölskyldur flytjast á brott. Þannig er samgöngubótin sem átti að styrkja byggðarkjarnann óbeint búin að leiða af sér hið gagnstæða.

Eins og komið hefur fram er þetta áfangaskýrsla og verður vinnu haldið áfram næstu mánuði við að reyna að svara þessum spurningum.

3 Bakgrunnur og forsaga

Á síðustu árum hafa verið unnin nokkur rannsóknarverkefni um samgöngur, eða sem tengjast samgöngum, þar sem ýmsar vísbendingar hafa komið fram um mismunandi notkun og aðgengi kynja að samgöngukerfinu án þess þó að vera með áherslu á kynjamun. Niðurstöður benda því til að konur nýti samgöngkerfi á annan hátt en karlar. Meðal verkefna má nefna:

Innanlandsflug: Í rannsóknum vegna Félagshagfræðilegrar greiningar á framtíð innanlandsflugs (2014) kom í ljós umtalsverður kynjamunur á notkun flugsins. Mikill kynjamunur var á tilgangi flugferða og því hver greiddi fyrir flugið þar sem að farmiðar keyptir af fyrirtækjum voru í 80% tilvika keyptir fyrir karla en aðeins 20% fyrir konur.

Rannsóknir og greining á ferðamynstri og vinnusóknarsvæðum. Hugtakið vinnusóknarsvæði er töluvert notað í áætlanagerð ríkis og sveitarfélaga og merkir svæði eða vegalengd sem fólk er tilbúið til að ferðast daglega til að sækja vinnu eða skóla. Á árunum 2015, 2016 og 2017 voru unnar fimm slíkar rannsóknir; á Austurlandi, á Akureyri og Húsavík, norðanverðum Vestfjörðum, í nágrennasveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins (Akranes, Hveragerði og Selfoss) og á höfuðborgarsvæðinu. Verkefnin voru styrkt af Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar og Byggðarannsóknarsjóði og snérist um það að kanna ferðamynstur fólks þ.e. hversu langt og hvernig fólk ferðast til og frá vinnu. Fólk var sömuleiðs spurt bakgrunnsspurninga um kyn, aldur, ferðamáta og skoðanir á vegakerfinu og út frá þeim gögnum var reynt að skilgreina vinnusóknarsvæði. Niðurstöður þessara verkefna sýndu skýrt að fólk er almennt ekki viljugt til að ferðast lengur en 30 mín til og frá vinnu daglega og jafnframt að æskilegast þætti fólki að vinnustaður væri í innan við 10 mín fjarlægð frá heimili. Niðurstöður sýndu einnig skýran mun í svörum karla og kvenna um val á ferðamáta og ferðavilja. Konur virðast almennt ferðast styttri vegalengdir sem er sama mynstur og sést í rannsóknum erlendis en þar sýna niðurstöður engu að síður að heildarvegalengdin sem konur og karlar ferðast er svipuð en konur fara bara fleiri og styttri ferðir, í fjölbreyttari tilgangi (5,6)

Upplýsingar úr ökutækjaskrá sýna að aðeins um 1/3 bifreiða er skráður á konur, 2/3 á karla. Einnig er verulegur kynjamunur á þyngd bifreiða sem þarft er að skoða nánar, þ.e. að körlum fjölgar þegar bifreiðar þyngjast og losun gróðurhúsalofttegunda eykst.

Erlendar rannsóknir virðast benda í sömu átt, að ferðamynstur kvenna sé töluvert frábrugðið ferðamynstri karla og samgöngukerfin nýtist því kynjunum á mismunandi hátt. Áætlanagerð í samgöngum hérlendis hefur hins vegar enn sem komið er ekki rannsakað hversu mikill þessi munur er hérlendis og þar af leiðandi erfitt að meta hvort að áætlanagerð sé oft á tíðum miðuð við ferðamynstur og þarfir karla. Sama virðist í fljótu bragði eiga við aðkomu ríkisins að atvinnuuppbyggingu.

Erlendis hefur háskólinn í Uppsölum verið leiðandi í rannsóknum á kynbundinni notkun samgangna sem og nýsköpunar- og rannsóknastofnunin Vinnova í Svíþjóð. Árið 1977 voru einnig stofnuð alþjóðasamtök (WTS) kvenna sem starfa við samgöngur sem hafa það megin markmið að hvetja konur til að hasla sér völl í samgöngum, ásamt því að standa fyrir fræðslu og námsstyrkjum. Þá hafa verið haldnar nokkar alþjóðlegar ráðstefnur með jafnrétti í samgöngum sem yfirskrift.

4 Staða kvenna innan samgöngugeirans

Hvernig er staða kvenna innan samgöngugeirans á Íslandi? Samgöngugeirinn er ansi stór og mikill á Íslandi og nær yfir allar opinberar stofnanir og fyrirtæki sem fást við landflutninga, siglingar og flug. Í þessu verkefni var eingöngu skoðuð hlutfall kvenna innan helstu opinberra stofnana og í helstu ráðum og nefndum. Niðurstöður fyrir stofnanir, ráð og nefndir sýna að nær allir stjórnendur í gegnum tíðina hafa verið karlmenn. Kynjahlutföll eru oft á bilinu 70-80% karlmenn og 20-30% konur, þar sem hlutföllin eru jafnari eru konur yfirleitt í hefðbundnum kvennastörfum eins og móttöku, bókhaldi og eldhúsi.

4.1 Stofnanir

Helstu stofnanir innan samgöngugeirans í dag eru Vegagerðin og Samgöngustofa (áður Vegagerðin, Flugmálastjórn og Siglingastofnun). Samgöngustofa er stjórnsýslustofnun samgöngumála en Vegagerðin framkvæmdastofnun samgöngumála. Rekstur flugvalla landsins sem áður heyrði undir Flugstöðir ohf og Keflavíkflugvallar ohf er í dag í höndum Isavia ohf. Auk þessa eru hafnir á Íslandi reknar sem sér rekstrareiningar innan sveitarfélaga.

4.1.1 Vegagerðin

Árið 1918 skiptist embætti landsverkfræðings í tvo hluta, embætti Vegamálastjóra og vitamálastjóra, en frá þeim þróuðust stofnanirnar Vegagerð ríkisins og Hafnamálaskrifstofan. Vegagerðin í dag miðar upphafsár stofnunar við árið 1918. Alls hafa sex karlar verið Vegamálastjórar frá árinu 1918

Geir G. Zoega 1918-1956

Sigurður Jóhannsson 1956-1976

Snæbjörn Jónasson 1976-1991

Helgi Hallgrímsson 1992-2003

Jón Rögnvaldsson 1.mars 2003 – 2008

Hreinn Haraldsson 23.apríl 2008-

Samkvæmt heimasíðu Vegagerðarinnar í júlí 2017 voru 294 starfsmenn hjá Vegagerðinni. Karlar voru 247 (84%) og konur 47 (16%). Á stærri starfsstöðvum Vegagerðarinnar (Reykjavík, Akureyri, Ísafjörður, Borgarnes) er hlutfallið um 80% karlar og 20% konur en á minni þjónustustöðum þar sem eru oft meira hefðbundin karlastörf (mokstur, jarðvinna osfrv.) er hins vegar algengt að einungis karlar starfi. Af þeim 25 konum sem starfa utan starfsstöðvarinnar í Reykjavík má einnig sjá að nokkuð algengt sé að þær sinni hefðbundnari kvennastörfum eins og t.d bókhald og matræðsmenn. Á skrifstofunni í Kópavogi sem hýsir Siglingasviðið eru eingöngu 7 karlar.

Yfirstjórn Vegagerðarinnar samanstendur af vegamálastjóra og framkvæmdastjórum sviða í Reykjavík. Yfirstjórnin tekur ákvarðanir um stefnu og stjórnun stofnunarinnar og þau atriði sem ganga þvert á starfsemi sviða, svæða, umdæma og deilda. Fimm karlar sitja í yfirstjórn Vegagerðarinnar og engin kona.

Framkvæmdastjórn mótar stefnu og framtíðarsýn Vegagerðarinnar og tryggir að ákvarðarnir yfirstjórnar og stjórnvalda komist í framkvæmd í starfsemi stofnunarinnar. Framkvæmdastjórn skipa níu karlmenn og engin kona.

4.1.2 Samgöngustofa

Hlutverk Samgöngustofu í dag er að fara með stjórnslu samgöngumála og annast eftirlit er varðar flug, siglingar, og umferð. Samgöngustofa varð til árið 2012 en fyrirrennarar hennar voru Umferðarstofa, flugmálastjórn og stjórnslu- og eftirlitsverkefni Siglingastofnunar Íslands. Saga Samgöngustofu er því nokkuð flókin og nokkrar stofnanir sem koma þar við sögu.

Umferðarmál

Saga Samgöngustofa þegar kemur að umferðarmálum nær aftur til ársins 1928 þegar Bifreiðaeftirlit ríkisins stofnað og ætlað að fylgjast með að ökutæki uppfylltu þær reglur sem giltu um gerð þeirra og búnað. Árið 1989 tók Bifreiðaskoðun Íslands við af Bifreiðaeftirliti ríkisins og annaðist bæði skoðun og skráningu ökutækja. Árið 1997 var Bifreiðaskoðun Íslands síðan skipt í tvennt í Skráningarstofuna, hlutafélag í eigu ríkisins og hlutafélagið Frumherja. Árið 2002 var Skráningarstofan sameinuð Umferðarráði og til varð Umferðarstofa. Árið 2013 varð síðan til Samgöngustofa þegar sameinuð voru í einni stofnun öll verkefni sem áður heyrðu undir Flugmálastjórn Íslands, Umferðarstofu og stjórnslu- og eftirlitsverkefni Siglingastofnunar Íslands auk leyfirveitinga og umferðareftirlist sem áður voru á hendi Vegagerðarinnar. Umferðarstofa varð til árið 2002 þegar Skráningarstofa og Umferðarráð var sameina

Forstjórar Samgöngustofu/Umferðarstofu/Bifreiðaskoðunar hafa verið eftirtaldir:

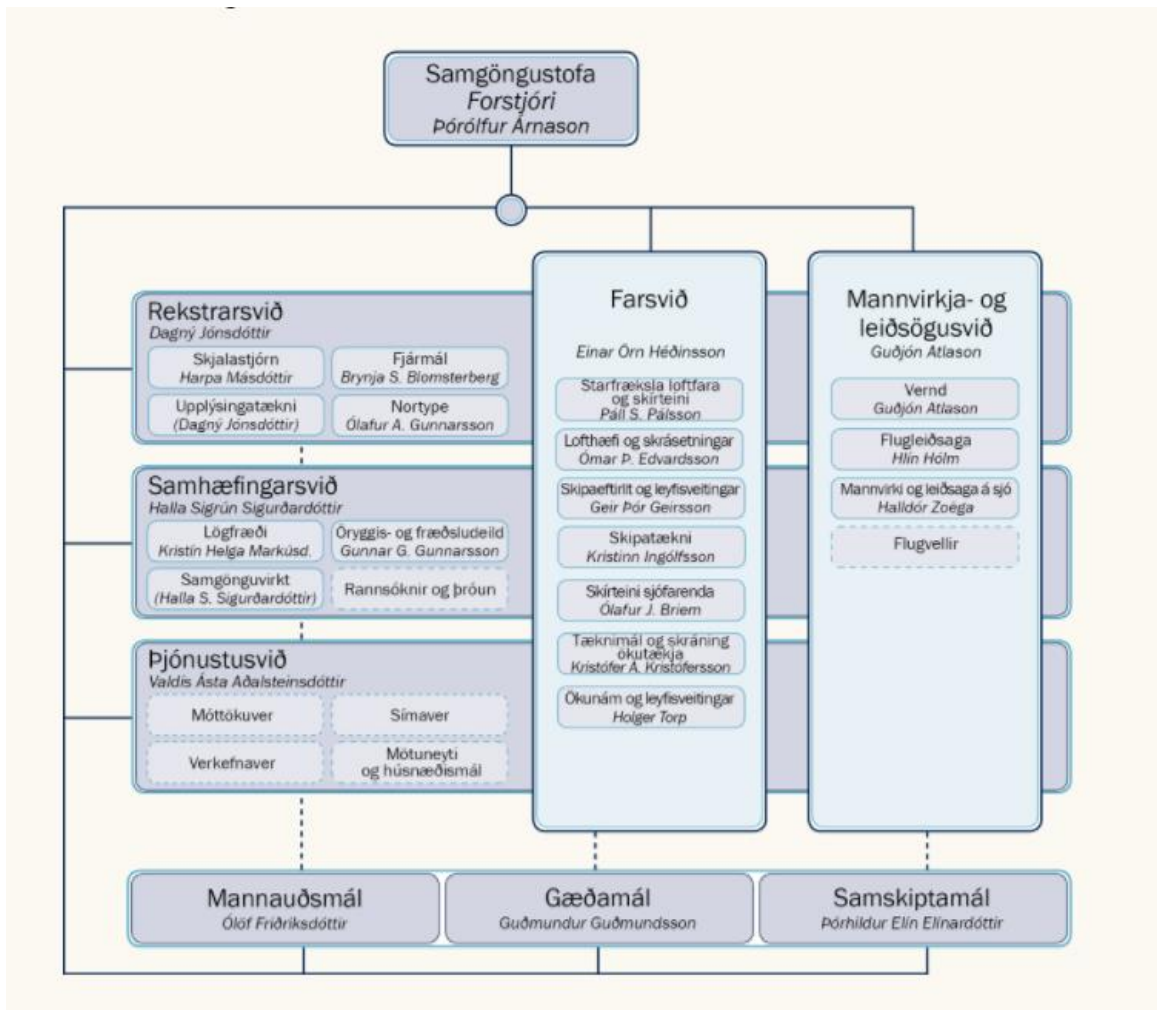
Karl Ragnars 1989 - 2011

Dagný Jónsdóttir 2011-2013

Hermann Guðjónsson 2013-2014

Þórólfur Árnason 2014-

Samkvæmt heimasíðu Samgöngustofu í júlí 2017 voru starfsmenn 162 talsins, 94 karlar (58%) og 68 konur (42%). Kynjaskiptingin er því nokkuð jöfn þegar á heildina er litið, en þegar skiptingin er skoðuð eftir sviðum birtist töluvert önnur og hefðbundnari mynd þar sem konur sinna þjónustufulltrúa og bókhaldsstörfunum á meðan karlarnir sinna störfunum sem snúa meira að samgöngumálunum sjálfum. Þannig er kynjahlutfallið á Rekstrarsviði, Samhæfingarsviði og Þjónustusviði (sjá skipurit fyrir neðan) með 63% konur og 37% karla og á meðan Farsvið og Mannvirkjasvið eru með hlutfallið 90% karlar og 10% konur. Framkvæmdastjórar Rekstrarsviðs, Samhæfingarsviðs og Þjónustusviðs eru konur en Framkvæmdastjórar Farsviðs og Mannvirkjasviðs eru karlar.



Siglingamál

Saga Samgöngustofu þegar kemur að siglingamálum og vita- og hafnamálum er nokkuð flókin og nær í raun aftur til ársins 1914 þegar fyrst var veitt fjármunum á fjárlögum til reksturs sérstakrar stofnunar á sviði vitamála. Í neðangreindum töflum má sjá hverjir hafa unnið sem vita- og hafnamálastjórar og siglingamálastjórar (heimild. Hermann Guðjónsson) fram til ársins 1996 þegar Siglingastofnun Íslands tók til starfa

Vita- og hafnamál 1914 -1996

Árabil	Heiti embættis	Hver gengir embætti
1914-1918	Landsverkfræðingur vitamála	Thorvald Krabbe
1918-1933	Vitamálastjóri	Thorvald Krabbe
1933-1937	Vita- og hafnamálastjóri ¹⁾	Thorvald Krabbe
1937-1944	Vita- og hafnamálastjóri	Emil Jónsson
1944-1949	Settur vita- og hafnamálastjóri	Axel Sveinsson
1949-1957	Vita- og hafnamálastjóri	Emil Jónsson
1957-1986	Vita- og hafnamálastjóri	Aðalsteinn Júlíusson
1986-1996	Vita- og hafnamálastjóri	Hermann Guðjónsson

¹⁾ Skv. lögum var um tvær aðskildar stofnanir að ræða, Vitamálastjórn, síðar Vitastofnun, og Hafnamála- stofnun. Sami maðurinn var skipaður í tvö embætti þ.e. annarsvegar í embætti vitamálastjóra og hins vegar embætti hafnamálastjóra en vita- og hafnamálastjóri þá notað sem samheiti.

Siglingamál 1930-1996

Árabil	Heiti embættis	Hver gegnir embætti
1930-1954	Skipaskoðunarstjóri Skipaskráningarstjóri	Ólafur T Sveinsson
1954-1970	Skipaskoðunarstjóri Skipaskráningarstjóri	Hjálmar R. Bárðarson
1970-1985	Siglingamálastjóri	Hjálmar R. Bárðarson
1985-1991	Siglingamálastjóri	Magnús Jóhannesson
1991-1992	settur Siglingamálastjóri	Páll Hjartarson
1992-1996	Siglingamálastjóri	Benedikt E. Guðmundsson

Árið 1996 voru Siglingamálstofnun ríkisins og Vita- og hafnamálastofnun sameinaðar í eina stofnun, Siglingastofnun Íslands.

Siglingastofnun Íslands

Árabil	Heiti embættis	Hver gengir embætti	Athugasemdir
1996-2002	Forstjóri Siglingastofnunar	Hermann Guðjónsson	
2002-2013	Siglingamálastjóri	Hermann Guðjónsson	Breytt með lögum nr. 73/2002

Eins og komið hefur fram áður var árið 2012 stofnuð Samgöngustofa sem fer í dag með stjórnslu siglingamála, hafnamála og mála er varðar sjóvarnir. Vegagerðin tók hins vegar við því hlutverki að byggja upp, viðhalda og reka mannvirki ríkisins er tilheyra þessum málaflokki. Allir þeir aðilar sem hafa stýrt siglinga-,vita- og hafnamálum hafa verið karlar

Flugmál

Fyrirrennari Samgöngustofu þegar kemur að flugálum er flugmálastjórn. Flugmálastjórar voru allir karlar

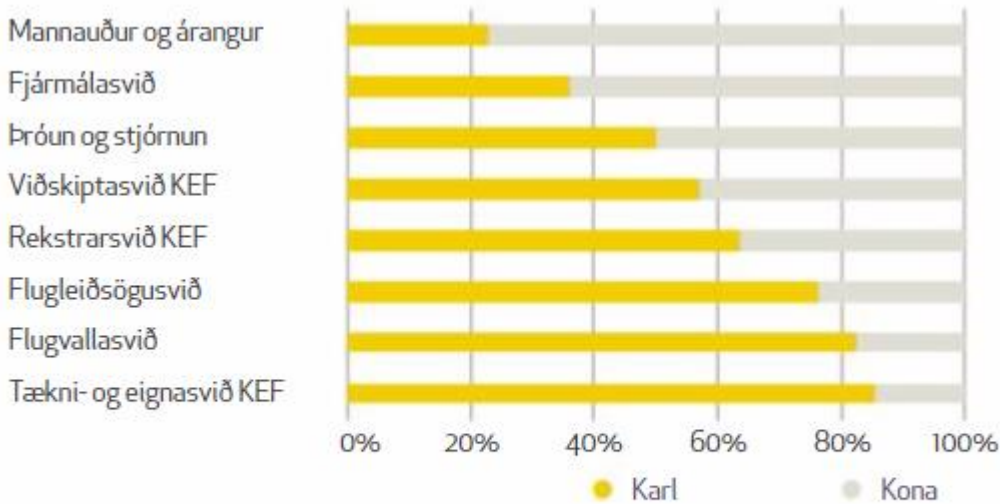
Árabil	Flugmálastjóri
1945-1951	Erling Ellingsen
1951-1982	Agnar Kofoed Hansen
1983-1992	Pétur Einarsson
1992-2006	Þorgeir Pálsson
2006-2014	Pétur K. Maack

4.1.3 Isavia

Samkvæmt árs- og samfélagsskýrslu Isavia fyrir árið 2016 er fyrirtækið með jafnréttisáætlun sem hefur þann megintilgang að tryggja fyllsta jafnréttis milli kvenna og karla á vinnustaðnum og nýta hæfni, krafta og kunnáttu starfsmanna til fulls án kynbundinnar mismununar. Markmið áætlunarinnar eru m.a að öll störf

séu aðgengilega báðum kynjum og að kynjahlutföll verði jöfnuð í stjórnunarstöðum. Til að fylgja áætluninni eftir er starfandi jafnréttisfulltrúi til að fylgja markmiðum í jafnréttismálum eftir og jafnframt vera ráðgefandi fyrir stjórnendur og starfsmenn (12).

Þegar skoðaðar eru tölur fyrir starfsfólk árið 2016, þá eru starfsmenn fyrirtækisins engu að síður ennþá 68% karlar og 32% konur. Þegar tölurnar eru skoðaðar eftir sviðum birtist hið kunnulega mynstur þar sem hlutfall karla er mikið hærra á þeim sviðum sem sýsla með tækni og samgöngumál (flugleiðsögusvið, flugvallasvið og tækni- og eignasvið) á meðan konurnar eru fleiri á Mannauðssviði og Fjármálasviði.



Kynjaskipting á mismunandi sviðum

Ánægjulegt er að sjá að Þróunar og stjórnunarsviðið er með með nærri jöfn hlutföll, en þegar skoðaðar eru tölur fyrir kynjaskiptingu stjórnenda kemur í ljós að 79% stjórnenda eru karlar en 21% konur.

	Karl	Kona	Samt.	Meðalaldur
Framkv.stj. og aðstoðarframkv.stjórar	8	3	11	49
Deildarstjórar	16	9	25	51
Aðrir stjórnendur	47	7	54	48
Samtals	71	19	90	

Kynjaskipting stjórnenda hjá félaginu

4.2 Samgönguráðherrar

Samgönguráðuneyti var fyrst stofnað árið 1959 í tíð ríkisstjórnar Ólafs Thors. Samgönguráðherrar hafa í gegnum tíðina nær alltaf sinnt öðrum málefnum líka, t.d landbúnaðarmálum, félagsmálum og nú í seinni tíð sveitarstjórnarmálum. Ráðherrar sem sinnt hafa samgöngumálum frá 1959 eru 19 talsins, þar af 17 karlar og 2 konur. Karlar hafa því stjórnað samgöngumálum í 55 ár en konur í 4 ár.

Ingólfur Jónsson	Landbúnaðar- og samgönguráðherra	1959-1971
Hannibal Valdimarsson	Félagsmála- og samgönguráðherra	1971-1973
Björn Jónsson	Félagsmála- og samgönguráðherra	1973-1974
Magnús Torfi Ólafsson	Félagsmála- og samgönguráðherra	1974
Halldór E. Sigurðsson	Landbúnaðar- og samgönguráðherra	1974-1978
Ragnar Arnalds	Menntamála- og samgönguráðherra	1978-1979
Magnús H. Magnússon	Félagsmála- og samgönguráðherra	1979-1980
Steingrímur Hermannsson	Sjávarúgvegs- og samgönguráðherra	1980-1983
Matthías Bjarnason	Viðskipta- og samgönguráðherra	1983-1987
Matthías Á. Mathiesen	Samgönguráðherra	1987-1988
Steingrímur J. Sigfússon	Landbúnaðar- og samgönguráðherra	1988-1991
Halldór Blöndal	Samgönguráðherra	1991-1999
Sturla Böðvarsson	Samgönguráðherra	1999-2007
Krisján L. Möller	Samgönguráðherra	2007-2010
Ögmundur Jónasson	Innanríkisráðherra	2010-2013
Hanna Birna Kristjánsdóttir	Innanríkisráðherra	2013-2014
Ólöf Nordal	Innanríkisráðherra	2014-2017
Jón Gunnarsson	Samgöngu- og sveitarstjórnaráðherra	2017
Sigurður Ingi Jóhannsson	Samgöngu- og sveitarstjórnaráðherra	2018

4.3 Ráð og nefndir

Nefndir og ráð á vegum Samgönguráðuneytisins voru mönnum á eftirfarandi hátt árið 2018:

FASTANEFNDIR	Fjöldi	Konur	Karlar	Konur %	Karlar %
Mönnunarnefnd skipa	11	1	10	9%	91%
Skólanefnd Slysavarnarskóla Íslands	5	1	4	20%	80%
Undanþágunefnd frá atvinnuréttindum vélstjóra og skpstjórnarmanna	5	1	4	20%	80%
Starfshópur um umferðaröryggisáætlun	4	3	1	75%	25%
Rannsóknarnefnd samgönguslysa	7	3	4	43%	57%
RÁÐ					
Fagráð um flugmál	7	3	4	43%	57%
Fagráð um siglingar	9	2	7	22%	78%
Fagráð um umferðarmál	23	10	13	43%	57%
Flugvirkarráð	10	4	6	40%	60%
Samgönguráð	4	1	3	25%	75%
Umferðaröryggisráð	4	1	3	25%	75%
TÍMABUNDNIR STARFSHÓPAR					
Starfshópur um framkvæmdir við stofnleiðir og fjármögnun þeirra	3	0	3	0%	100%
Starfshópur um Vegagerðina	2	1	1	50%	50%
Starfshópur um umferðaröryggisáætlun	4	3	1	75%	25%
Starfshópur um rekstur innanlandsflugvalla endurskoðun	3	1	2	33%	67%
Starfshópur um úttekt á Samgöngustofu	3	1	2	33%	67%
Samtals	104	36	68	35%	65%

Mjög misjafnt er eftir ráðum/nefndum og starfshópum hvert kynjahlutfallið er, þegar á heildina er litið er hlutfallið 35% konur og 65% karlar, sem er töluverð bæting frá árinu 2017 þegar hlutfallið var 29% konur og 71% karlar.

5 Samgönguáætlun og áhrif hennar á konur

Samgönguáætlunir eru stefnumótun stjórnvalda á öllum sviðum samgangna sem yfirlit yfir áformuð verkefni. Annars vegar er sett fram tólf ára stefnumótunaráætlun og hins vegar fjögurra ára aðgerðaáætlunir. Samgönguáætlun inniheldur þannig markmið stjórnvalda um forsendur og þróun samgangna. Samgönguáætlun er ein yfirgripsmesta áætlun stjórnvalda og sú áætlun sem einna mestu máli skiptir fyrir búsetugæði, atvinnuvegi og samkeppnishæfni svæða. Ef samgöngukerfið er ekki fullnægjandi þá virka ekki aðrar grunnstoðir sem skyldi s.s. mennta- eða heilbrigðiskerfið, verslun, þjónusta og annað atvinnulíf.

Þrátt fyrir að jafnréttissjónarmið skulu vera lögð til grundvallar áætlanagerðar hins opinbera hefur svo ekki verið með formlegum hætti við gerð samgönguáætlunar né forgangsröðunar verkefna.

Samgönguáætlun verður til í nokkrum þrepum. Ráðherra og samgönguráð móta í fyrstu áherslur sínar um verkefni og fjárförf. Samgönguráð er í dag skipað af ráðherra og yfirmönnum Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og Isavia. Í gegnum tíðina hefur samgönguráð því meira og minna verið skipað eingöngu karlmönnum, árið 2018 situr þó ein kona í samgönguráði sem staðgengill ráðherra.

Næsta skref í gerð samgönguáætlunar er víðtækt samráð við hagsmunaaðila. Þessir hagsmunaaðilar eru landshlutasamtökin SSA, SSH, SASS, SSS, Eyþing, SSV, SSNV og Fjórfundungssambandið ásamt Samtökum atvinnulífsins, frjálsum félagasamtökum og samráðsnefn með ungu fólki. Það er því stór og fjölbreyttur hópur fólks sem fær að koma með tillögur inn í Samgönguáætlun.

Síðasti hlutinn í þessu samráðsferli er samgönguþing sem haldið er reglulega. Samgönguþing árið 2017 var haldið í september og má sjá dagskrá þess þings á Mynd 5-1. Á dagskránni má sjá tólf framsöguaðila/pallborðsaðila, þar af eru tvær konur og tíu karlar. Af þessum tveimur konum sem listaðar eru upp er önnur eingöngu að bjóða fólk velkomið á þingið.

Samgöngustofa 



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Samgöngurád



VEGAGERÐIN

Samgönguþing 2017 28. september 2017

á Hótel Örk í Hveragerði

Dagskrá

Kl. 10:00 Bæjarstjóri Hveragerðis, Aldís Hafsteinsdóttir, býður fundargesti velkomna

Ávarp Jóns Gunnarssonar ráðherra samgöngu- og sveitarstjórnarmála

Kl. 10:15–11:15 Samgönguáætlun – staða

Formaður samgönguráðs, Ásmundur Friðriksson

Forsvarsmenn samgöngustofnana – pallborð

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið – Sigurbergur Björnsson

Vegagerðin – Hreinn Haraldsson

Samgöngustofa – Þórólfur Árnason

Isavia – Björn Óli Hauksson

Kl. 11:15 Framtíðarsýn í samgöngum – Guðmundur Freyr Úlfarsson prófessor við HÍ

11:45 Hádegishlé

Kl. 12:20 Hvítbók: Ákvarðanataka í samgöngum – dr. Gunnar Haraldsson hagfræðingur

Kl. 12:45 Flug sem almenningssamgöngur og mikilvægi þess fyrir búsetugæði á landsbyggðinni – Jóna Árný Þórðardóttir framkvæmdastjóri Austurbrúar

Kl. 13:10 Góðar samgöngur, grunnur samkeppnishæfs samfélags – Haukur Óskarsson tæknifræðingur

Kl. 13:25 Framkvæmdir á stofnvegum út frá höfuðborgarsvæðinu – dr. Eyjólfur Árni Rafnsson verkfræðingur – kynning – umræður

Kl. 14:15 Málstofur

a. Umferðaröryggi – nýjar áskoranir og verkefni

b. Orkuskipti í samgöngum og loftslagið

c. Samgöngur á höfuðborgarsvæðinu

d. Siglinga- og hafnamál

Kl. 15:15 Kaffi

Kl. 15:30 Samantekt úr málstofum

Kl. 16:00 Þinglok – léttar veitingar

Mynd 5-1 Dagskrá Samgönguþings árið 2017

Að því loknu er fullmótuð samgönguáætlun sett fram sem tillaga til þingsályktunar sem Alþingi fær til umfjöllunar. Þrátt fyrir að samráð sé haft við marga og víðtæka hagsmunaaðila í ferli samgönguáætlunar virðist öll ákvarðanataka í gegnum tíðina hafa verið meira og minna í höndum karla.

Í þessu verkefni var ákveðið að taka til skoðunar ákveðin verkefni af samgönguáætlun til að meta áhrif þeirra á konur, annars vegar áhrif jarðgangna og áhrif þeirra á fólksfjölda og kynjahlutfall í nágrenninu en hins vegar umferðaröryggisáætlun stjórnvalda sem hefur verið hluti af samgönguáætlun frá árinu 2005. Helstu tölur úr umferðaröryggisáætluninni voru skoðaðar út frá kynjahlutfalli.

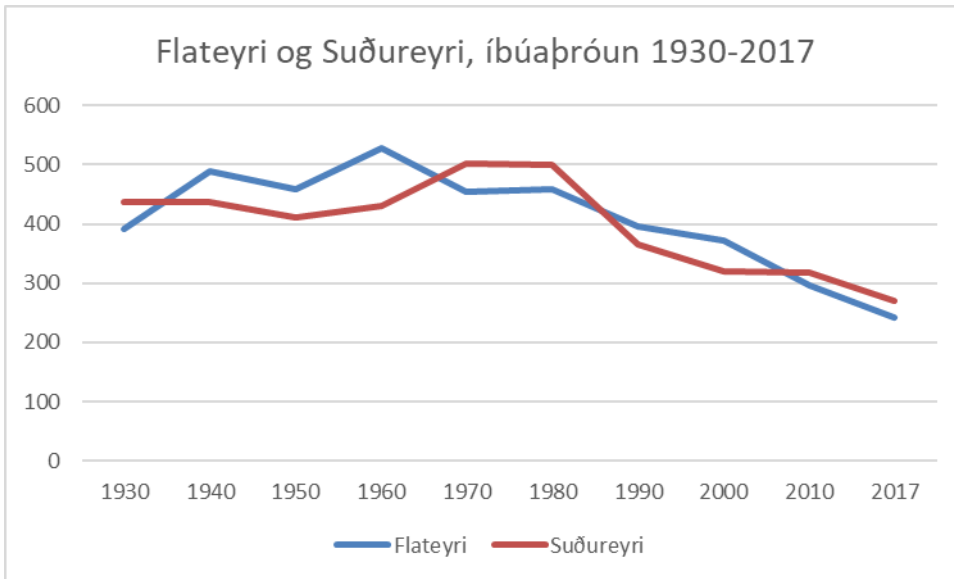
5.1 Vestfjarðagöng (1996)

Vestfjarðagöng liggja undir Botnsheiði og Breiðdalsheiði milli Skutulsfjarðar, Önundarfjarðar og Súgandafjarðar og tengja saman bæjarkjarnana Ísafjörð, Flateyri og Suðureyri. Göngin eru einu þríarma jarðgöngin á Íslandi og eru næstlengstu göng á landinu (9,1 km). Breiðdals og Botnsheiðið voru meðal hæstu fjallvega landsins og illfærir á veturna. Helstu rökin fyrir jarðgangnagerð voru því að opna vegtengingar milli bæjarkjarna allt árið um kring og voru einnig væntingar um að slík samgöngubót gæti hamlað brottflutningi fólks af þessu svæði.

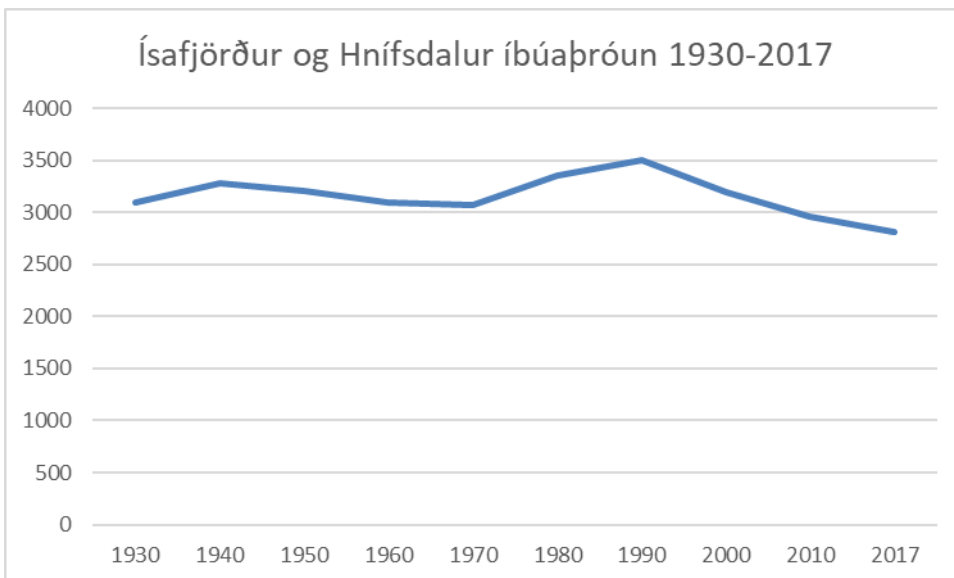


Mynd 5-2 Vestfjarðagöng

Þegar skoðaðar eru fólksfjöldatölur fyrir Ísafjörð, Flateyri og Suðureyri aftur til ársins 1930 (tölur frá Hagstofu fyrir stöðu hvern áratug), er nokkuð ljóst að sérstaklega Flateyri og Suðureyri eiga undir högg að sækja og þar hefur íbúum fækkað um helming frá því sem mest var í kringum 1960. Það fækkar vissulega einnig á Ísafirði en sökum stærðar er tölurnar hlutfallslega lægri.



Mynd 5-3 Íbúáþróun á Flateyri og Suðureyri 1930-2017, talnagögn fyrir heila áratugi ásamt árinu 2017

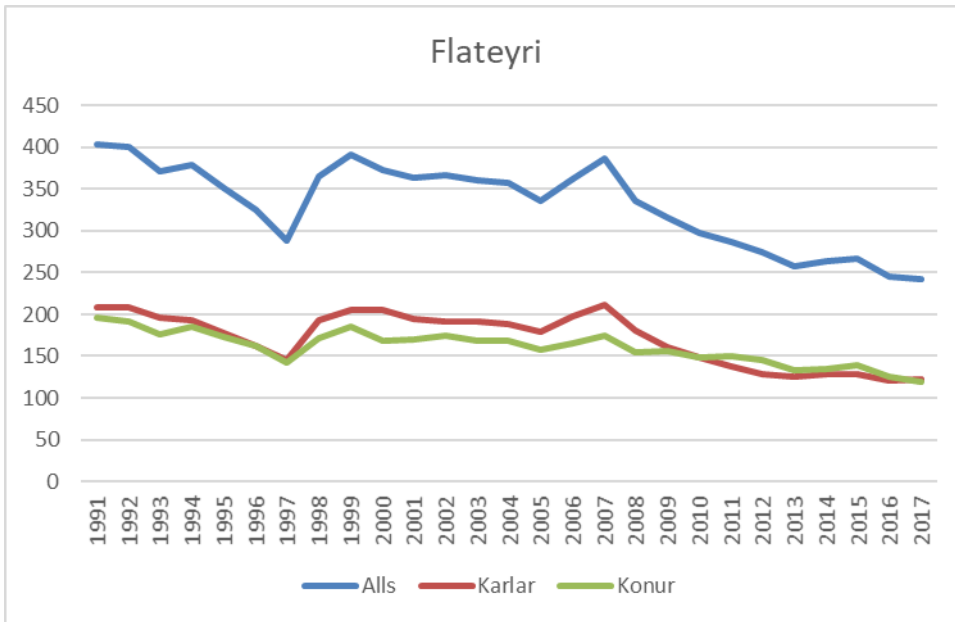


Mynd 5-4 Íbúáþróun á Ísafirði 1930-2017, talnagögn fyrir heila áratugi ásamt árinu 2017 (Hagstofa Íslands).

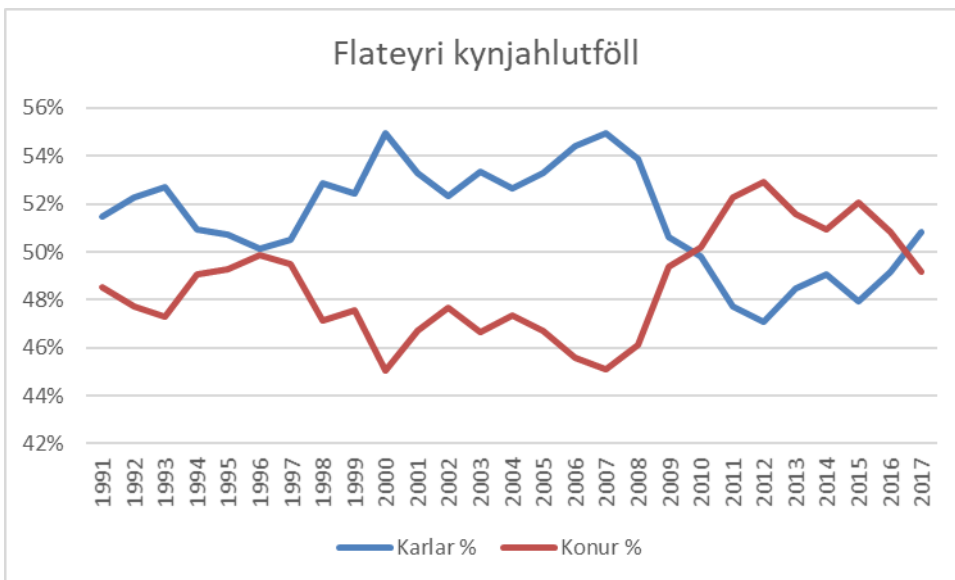
Grafið á Mynd 5-4 inniheldur tölur samanlagt fyrir bæjarkjarnana Ísafjörð og Hnífsdal, þar sem Hnífsdalur sameinaðist Ísafirði árið 1974 og ógerlegt er að fá sundurliðaðar tölur fyrir tímabilið 1980-1990 á vef Hagstofu Íslands.

Fólksfjöldi á Ísafirði og Hnífsdal var í byrjun árs 2017 um 10% minni en var árið 1930.

Talnagögn fyrir kynjahlutföll ná eingöngu aftur til ársins 1991 hjá Hagstofu Íslands. Þar sem sveitarfélögin Flateyri, Suðureyri, Hnífsdalur, Þingeyri og Ísafjörður sameinuðust árið 2006 í sveitarfélagið Ísafjarðarbær voru talnagögn tekin út fyrir póstnúmer til að ná gögnum eingöngu fyrir Flateyri, Suðureyri og Ísafjörð.

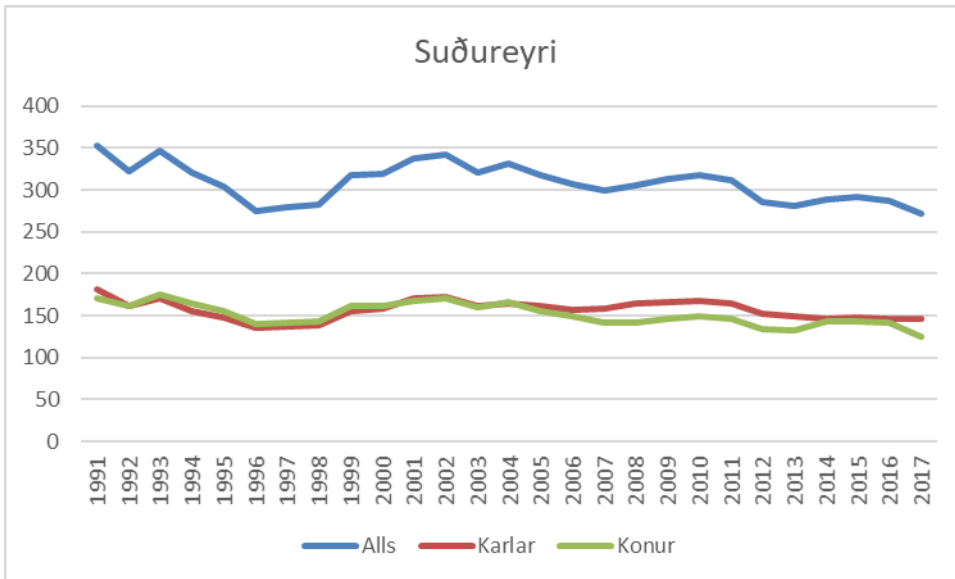


Mynd 5-5 Þróun íbúafjölda á Flateyri eftir kynjum og samtals frá árinu 1991-2017. (Hagstofa Íslands)

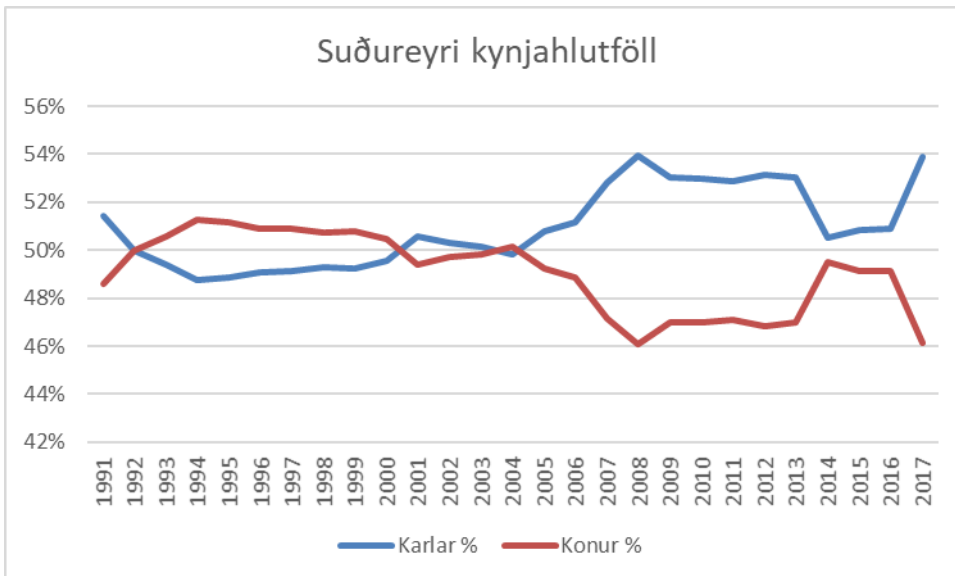


Mynd 5-6 Flateyri kynjahlutföll

Íbúum á Flateyri hefur fækkað mikið frá árinu 1991 eða um 40%. Þegar kynjahlutföllin eru skoðuð sést að þau eru nokkuð jöfn frá árinu 1991-1996 og frá árinu 2009-2017. Þar á milli eru hins vegar karlar töluvert fleiri en konur. Vestfjarðagöngin opnuðu í september 1996 og má sjá að fólksfjöldi eykst til ársins 2002 og þá sérstaklega karlar. Það skal tekið fram að í október 1995 varð mannskætt snjóflóð á Flateyri sem að skýrir mikla dýfu í mannfjölda milli árána 1996 og 1997.

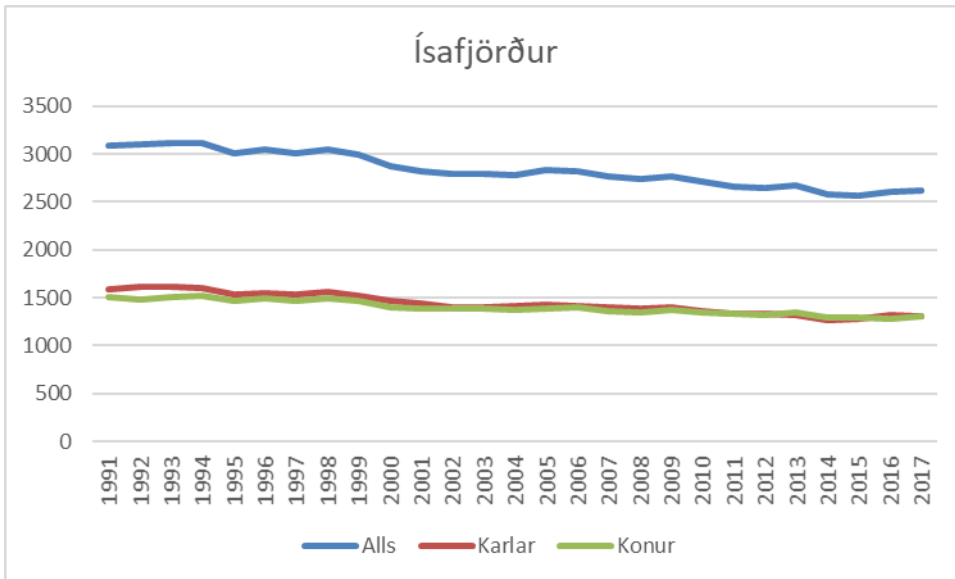


Mynd 5-7 Þróun íbúafjölda á Suðureyri eftir kynjum og samtals frá árinu 1991-2017. (Hagstofa Íslands)

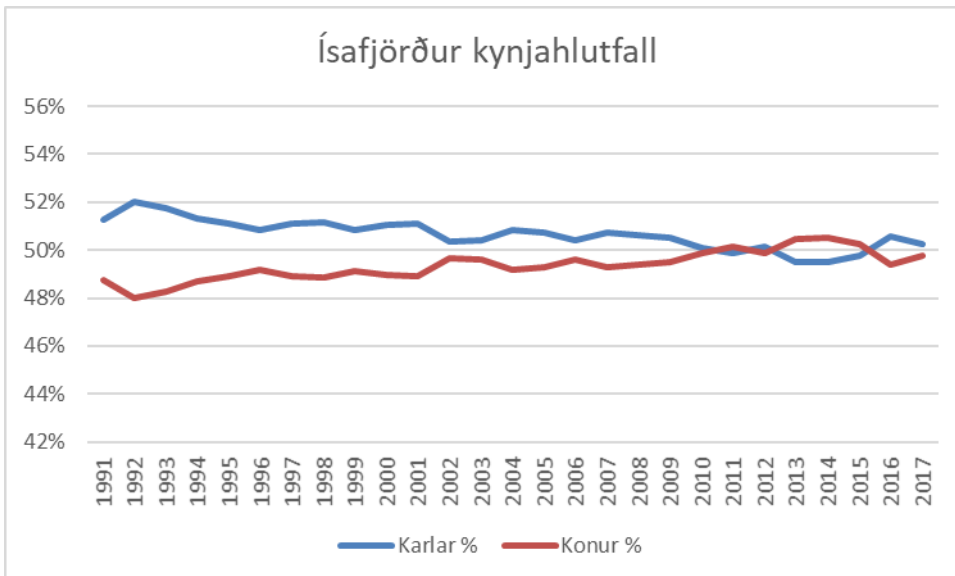


Mynd 5-8 Suðureyri kynjahlutföll

Íbúum á Suðureyri hefur fækkað um 25% frá árinu 1991. Þrátt fyrir að það sé mikil fækkun er það þó ekki jafn drastísk fækkun og á Flateyri. Eftir opnun Vestfjarðagangnanna árið 1996 er nokkuð jöfn og þétt íbúafjölgun fram til ársin 2002, en síðan þá hefur verið nokkuð jöfn en hæg fækkun. Kynjahlutföllin eru nokkuð jöfn fram til ársins 2005 en karlar eru eftir það töluvert fleiri.



Mynd 5-9 Þróun íbúafjölda á Ísafirði eftir kynjum og samtals frá árinu 1991-2017. (Hagstofa Íslands)



Mynd 5-10 Ísafjörður kynjahlutfall

Íbúum á Ísafirði hefur fækkað um 15% frá árinu 1991 og hefur fækkunin verið frekar jöfn yfir tímabilið. Kynjahlutföll eru og hafa verið mjög jöfn á Ísafirði, líkt og almennt virðist vera í stærstu þéttbýliskjörnum. Eftir opnun Vestfjarðaganga vex íbúafjöldi lítillega strax á eftir en síðan heldur fækkun áfram líkt og áður og áhrif Vestfjarðaganga hverfandi, en kunna þó að hafa komið í veg fyrir frekari fækkun.

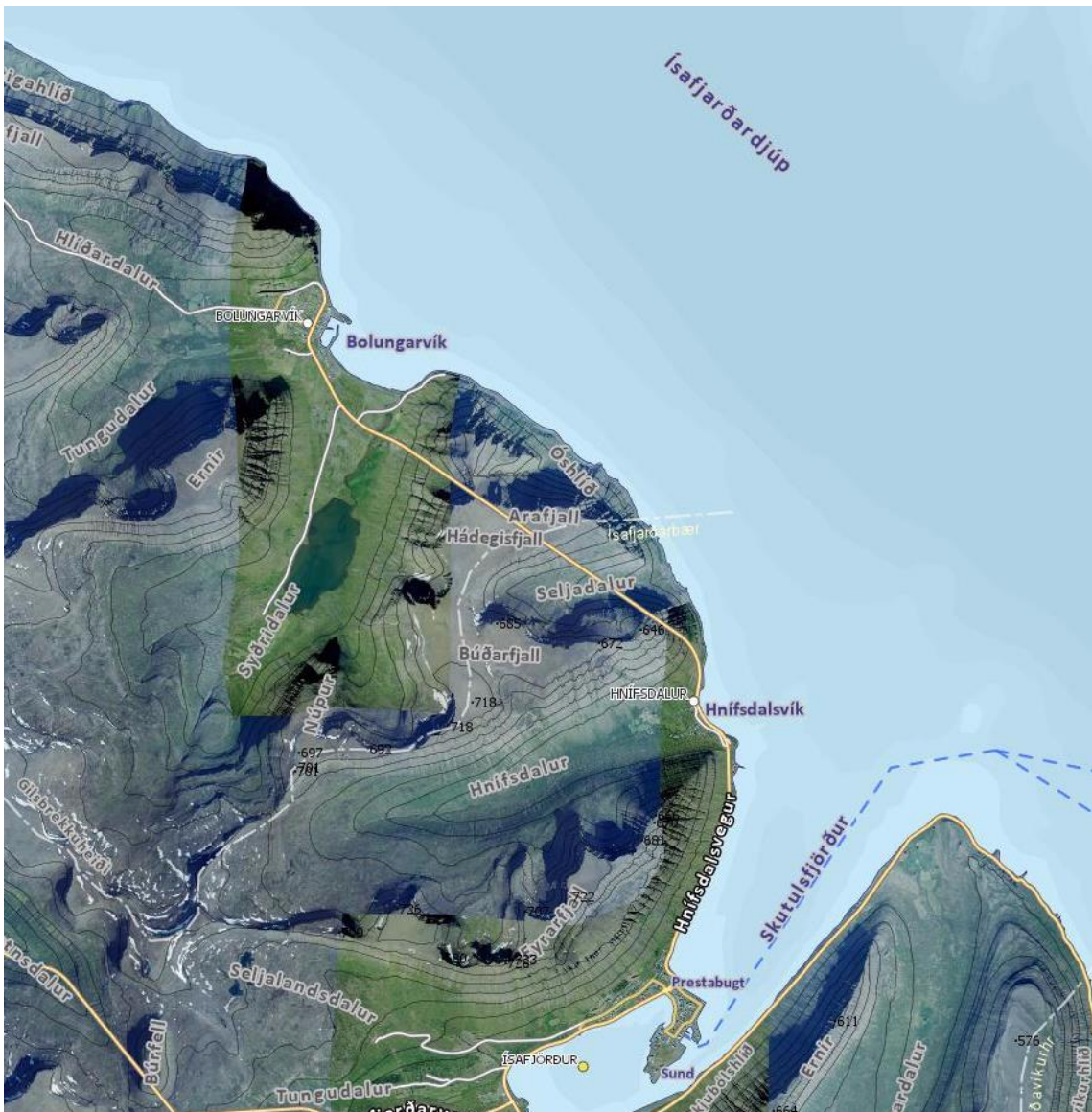
Nokkuð ljóst er á gögnum fyrir íbúafjölda að Vestfjarðagöng hafa haft töluverð áhrif á íbúapróun á bæði Flateyri og Suðureyri, en hins vegar lítil áhrif á Ísafjörð. Það sést einnig að áhrif gangnanna virðast eingöngu tímabundin því strax um 6-7 árum eftir opnunina er fólki aftur farið að fækka á Flateyri og Suðureyri. Ekki er að sjá teljanleg kynjaáhrif af göngunum á Suðureyri og Ísafirði en á Flateyri er fólksfjölgunin eftir opnun borin að mestu leiti uppi af körlum.

Út frá þessum gögnum má sjá að samgöngubætur einar og sér virðast ekki geta gefið nema tímabundna upplýftingu fyrir byggðir sem glíma við fólksfækkun og því nokkuð ljóst að styrking atvinnu og þjónustu

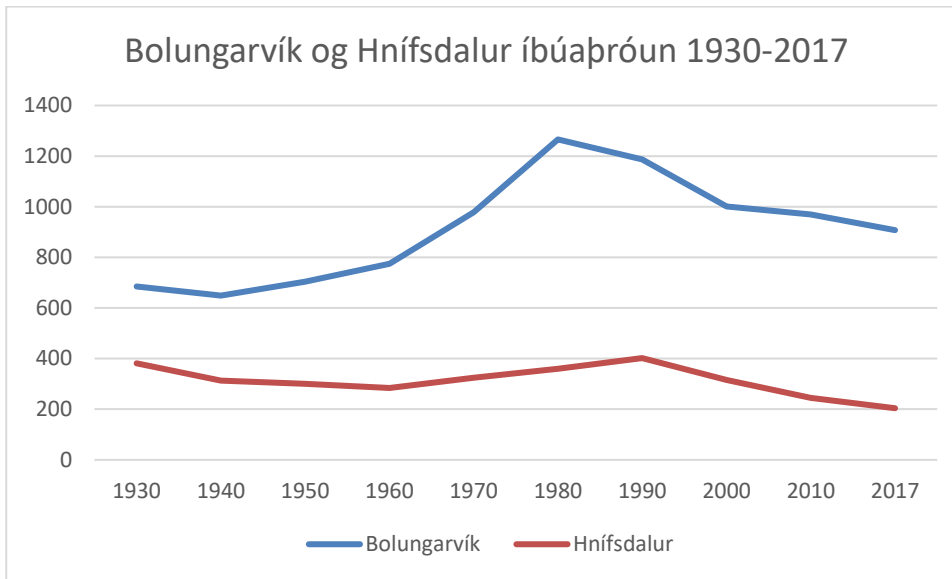
verða líka að vera til staðar. Ef litið er til einstakra atvika í atvinnuþróun á Vestfjörðum í þessu samhengi virðist tilkoma kvótakerfisins á árunum 1985-1991 meiri áhrifavaldur í íbúáþróun á Vestfjörðum en nokkuð annað en nokkuð skörp fólksfækkun á svæðinu hefst á sama tíma og kvótakerfinu er komið á, þá sérstaklega á Flateyri og Suðureyri (sjá Mynd 5-3 og Mynd 5-4)

5.2 Bolungarvíkurgöng (2010)

Bolungarvíkurgöng liggja um Óshlíð og tengja saman Bolungarvík og Hnífsdal. Göngin eru oft einnig kölluð Óshlíðargöng. Göngin voru opnuð í september 2010, eru 5,4 km á lengd og leystu af Óshlíðarveg sem var einn hættulegasti vegur landsins sökum grjóthruns og snjóflóða. Helstu rökin fyrir jarðgöngunum voru því öryggissjónarmið og virðist minna hafa farið fyrir umræðu um þau rök að göngin myndu hamla brottflutningi fólks.

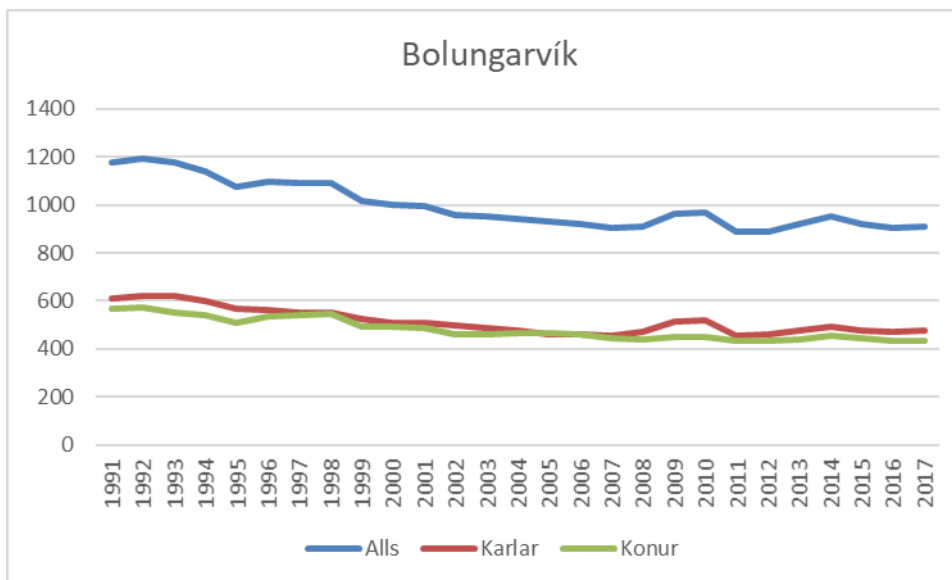


Mynd 5-11 Bolungarvíkurgöng



Mynd 5-12 Íbúapróun í Bolungarvík og Hnífsdal 1930-2017, talnagögn fyrir heila áratugi ásamt árinu 2017 (Hagstofa Íslands)

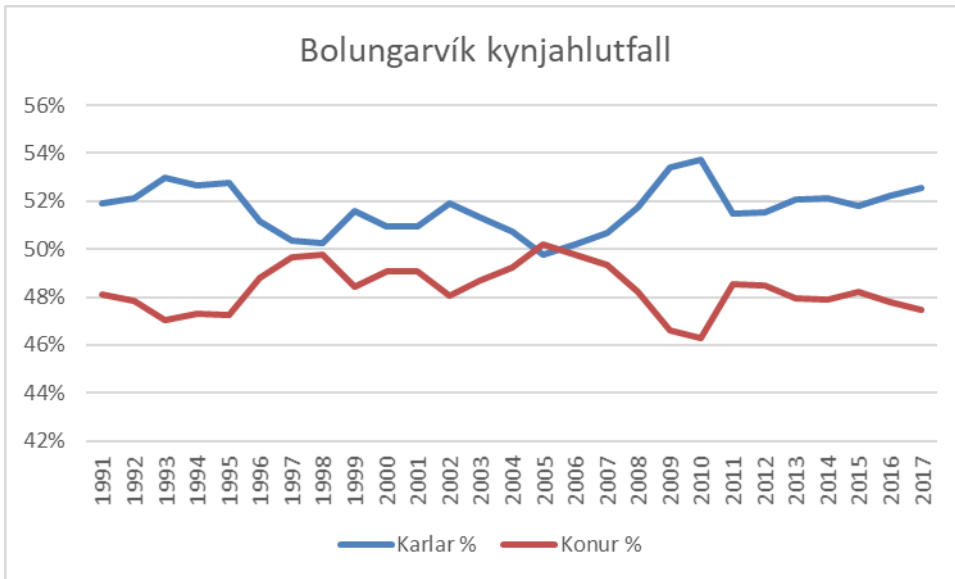
Grafið á Mynd 5-12 sýnir íbúapróun í Bolungarvík og Hnífsdal frá árinu 1930 og fram til dagsins í dag. Þar sést að íbúafjöldi Bolungarvíkur óx jafnt og þétt fram til ársins 1980 en hefur síðan þá fækkað um nær 30%. Í Hnífsdal var íbúafjöldi nokkuð stöðugur á milli 300-400 manns á árunum frá 1930 til 1990, en hefur síðan þá fækkað um nær helming og er í dag eingöngu 204.



Mynd 5-13 Þróun íbúafjölda í Bolungarvík eftir kynjum og samtals frá árinu 1991-2017. (Hagstofa Íslands)

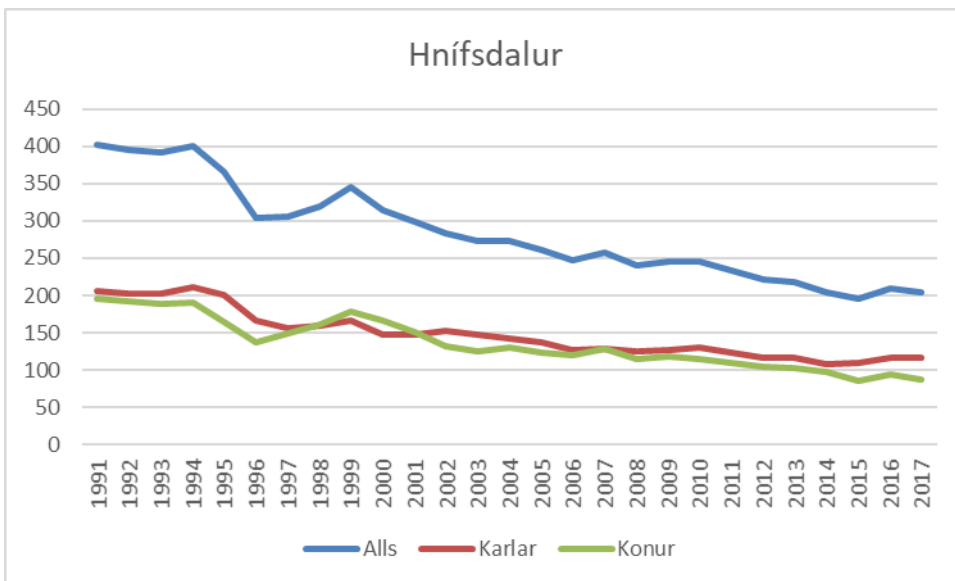
Íbúum í Bolungarvík hefur fækkað nær undantekningalaust frá árinu 1991 til 2007 en þá bætist við íbúafjöldann aftur sökum framkvæmda við Bolungarvíkurgöng. Framkvæmdatímabilið birtist á Mynd 5-13 sem smá hóll í grafinu á árunum 2007 til 2010, bæði fyrir heildarfjölda íbúa og líka fjölda karla. Fjöldi kvenna helst hins vegar óbreyttur sem þýðir að framkvæmdatímabil gangnanna hafði lítil sem engin áhrif á þær. Heildaríbúafjöldinn frá árinu 2011 hefur verið nokkuð stöðugur í kringum 900 manns og má draga þá

ályktun að með tilkomu gangnanna hafi fólksfækkun stoppað. Stóra spurningin er hins vegar hvort stöðugleikinn sé viðvarandi eða tímabundinn líkt og á Flateyri og Suðureyri þar sem náðist stöðugleiki í um 10 ár en svo byrjaði íbúum aftur að fækka.



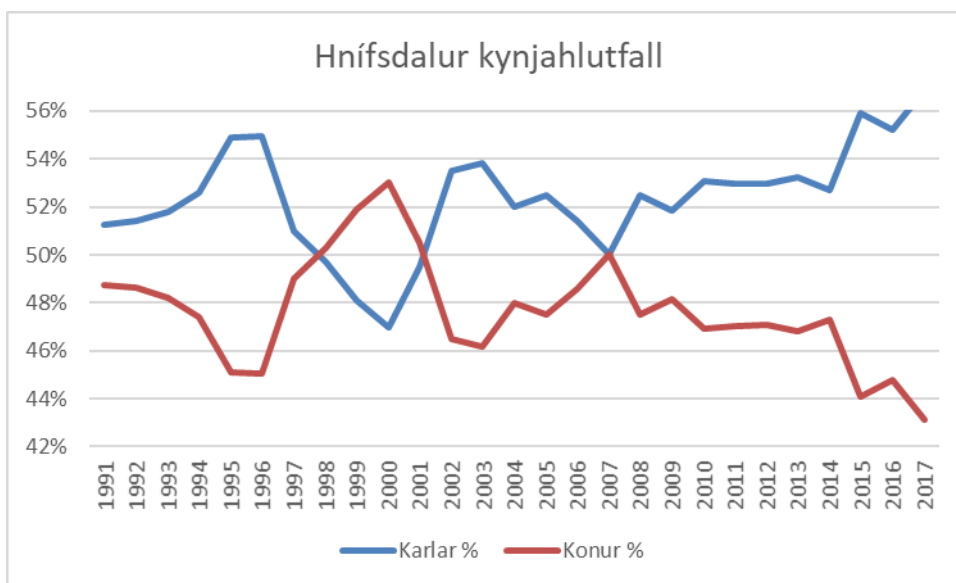
Mynd 5-14 Bolungarvík kynjahlutföll 1991-2017

Þegar kynjahlutföllin fyrir Bolungarvík eru skoðuð nánar (Mynd 5-3) sést hefðbundið mynstur á framkvæmdaárum fyrir Bolungarvíkurgöngin þar sem hlutfall karla vex mikið og töluverð kynjaskekkja verður á árunum 2007-2010. Þar má einnig sjá að þegar á heildina er litið er kynjahlutfallið á Bolungarvík nokkuð ójafnt. Þróunin frá 2010 til dagsins í dag hefur verið nokkuð stöðug með um 52% karla og 48% konur.



Mynd 5-15 Þróun íbúafjölda í Hnífsdal eftir kynjum og samtals frá árinu 1991-2017. (Hagstofa Íslands)

Íbúum í Hnífsdal hefur fækkað nær undantekningalaust frá árinu 1991 til 2017. Undantekning er þó árin 1997-2000 þegar íbúum fjölgar töluvert og áhugavert er að sjá að þá skekkjast kynjahlutföllin konum í vil. Ekki var unnt að finna skýringu á þessu en áhugavert væri að kanna nánar hvað orsakaði kynjaskekkju konum í vil, því hún virðist vera sjaldséð sjón í þessum litlu bæjarkjörnum. Eftir árið 2000 fækkar íbúum nokkuð hratt eða frá 245 íbúum niður í 204 íbúa árið 2017. Ekki er að sjá að Bolungarvíkurgöng hafi haft mikil áhrif á Hnífsdal, hvorki á framkvæmdatíma eða eftir, þó má sjá að íbúafjöldi virðist fækka hægar eftir 2014. Einnig má segja að kynjaskekkja körlum í vil festi sig í sessi upp úr árinu 2008 (52%/48%) og hafi aukist stöðugt síðan þá og er í dag 57% karlar og 43% (Mynd 5-16) konur sem telst mikil skekkja.



Mynd 5-16 Hnífsdalur kynjahlutföll 1991-2017 (Hagstofa Íslands)

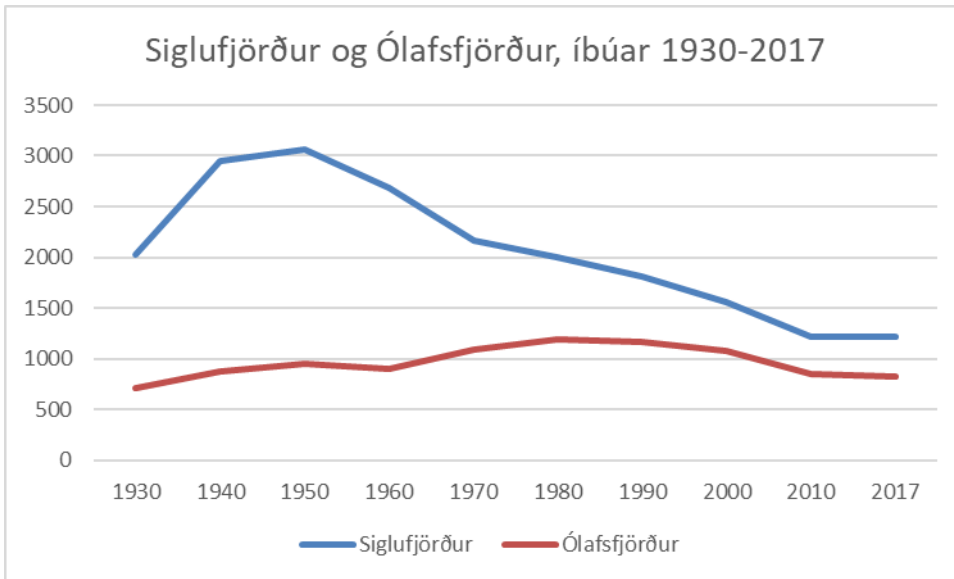
5.3 Héðinsfjarðargöng (2010)

Héðinsfjarðargöng eru í raun tvönn jarðgöng á milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar með viðkomu í Héðinsfirði. Göngin eru annars vegar 3,9 km og hins vegar 7,1 km eða alls 11 km. Helstu rökin fyrir gerð Héðinsfjarðargöngna virðast hafa verið sú að reyna að tengja Siglufjörð og Ólafsfjörð meira við Eyjafjarðarsvæðið og þar með styrkja svæðið í heild sinni. Siglufjörður og Ólafsfjörður hafa báðir glímt við töluverða fólksfækkun um árabíl og var einnig gert ráð fyrir að göngin gæti breytt þeirri þróun. Héðinsfjarðargöngin stytta vegalengdina milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar úr 62 km um Lágheiði að sumri/ 232 km um Öxnadalshéiði að vetri niður í 15 km.



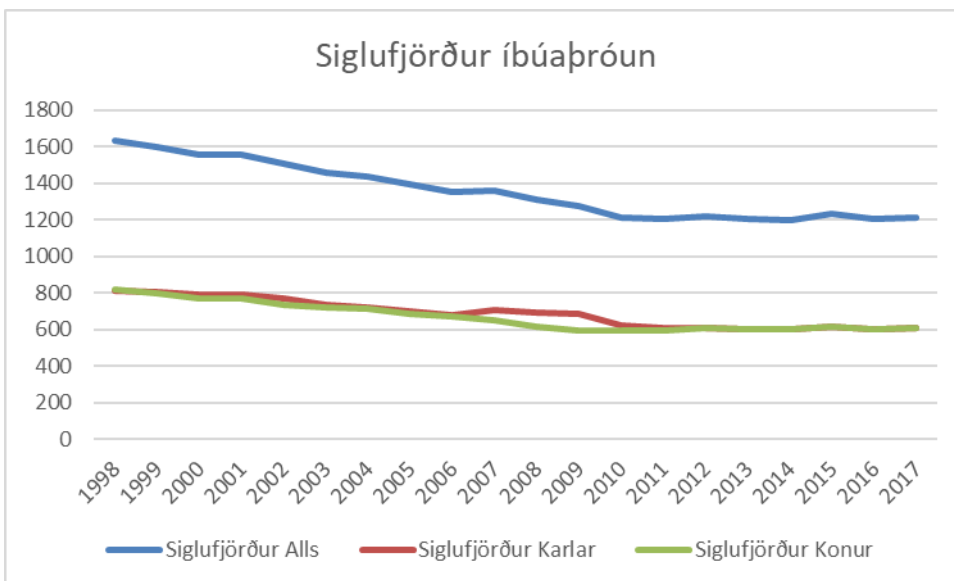
Mynd 5-17 Héðinsfjarðargöng

Þegar skoðaðar eru fólksfjöldatölur fyrir Siglufjörð og Ólafsfjörð aftur til ársins 1930, sjá Mynd 5-18 sést annars vegar hinn mikli uppgangur á Siglufirði á síldarævintýraárunum á fjórða og fimmta áratugnum þegar íbúar urðu mest um 3.000 manns. Hins vegar sést að frá sjötta áratugnum fram til 2010 var nær stöðug fólksfækkun á Siglufirði. Á Ólafsfirði eru íbúatölurnar nokkuð jafnari en þar hefur engu að síður verið fólksfækkun frá 1980 fram til 2010. Héðinsfjarðargöngin opna einmitt árið 2010 og virðast þau því hafa náð að stoppa fólksfækkunina í bili.

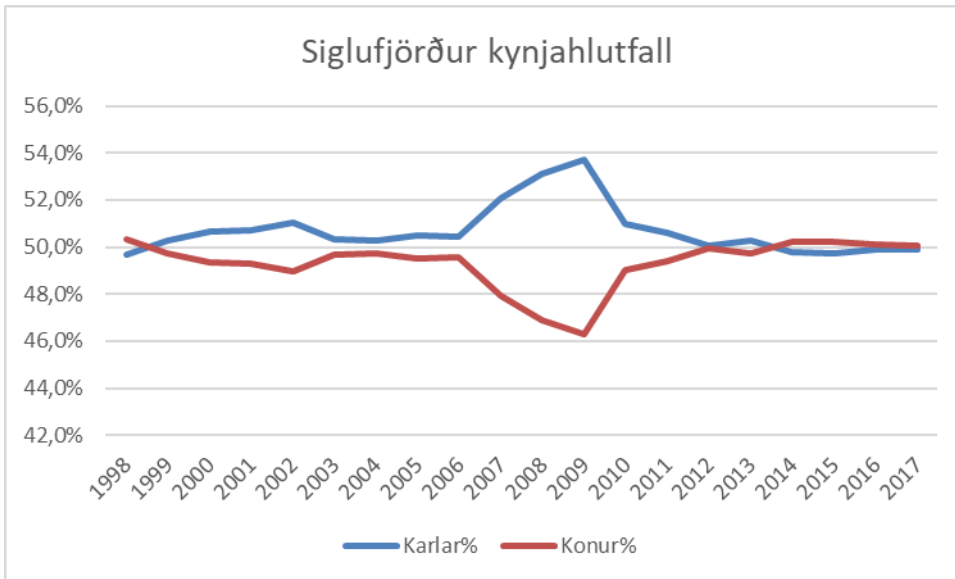


Mynd 5-18 Íbúaþróun á Siglufirði og Ólafsfirði 1930-2017, talnagögn fyrir heila áratugi ásamt árinu 2017 (Hagstofa Íslands)

Talnagögn fyrir kynjahlutföll fyrir bæjarkjarnana Siglufjörð og Ólafsfjörð ná eingöngu aftur til ársins 1998 hjá Hagstofu Íslands. Þar sem sveitarfélögin sameinuðust í Fjallabyggð árið 2006 voru gögn tekin út fyrir póstnúmer til að skoða hvort munur væri á þróun hjá kynjunum eftir bæjarkjörnum.



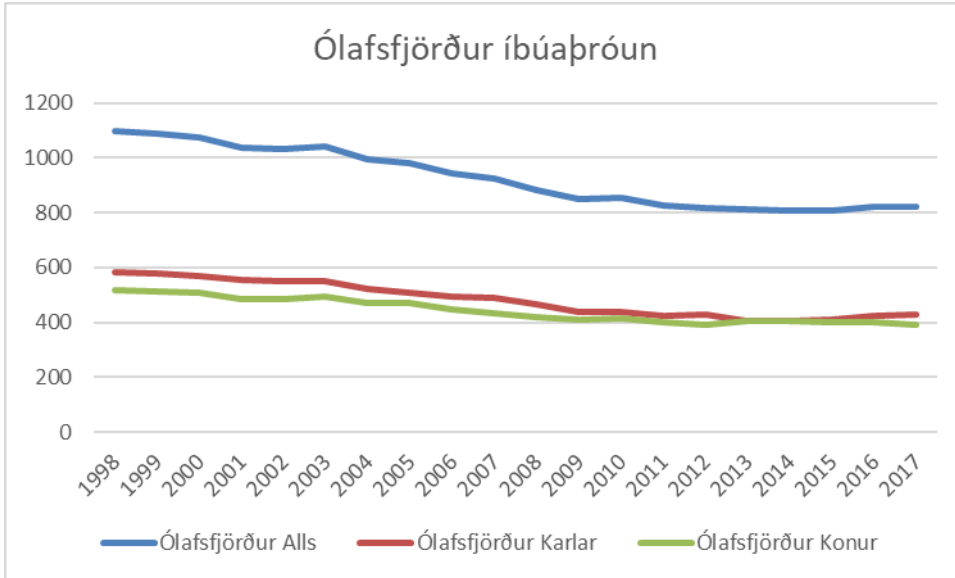
Mynd 5-19 Þróun íbúafjölda á Siglufirði eftir kynjum og samtals frá árinu 1998-2017. (Hagstofa Íslands)



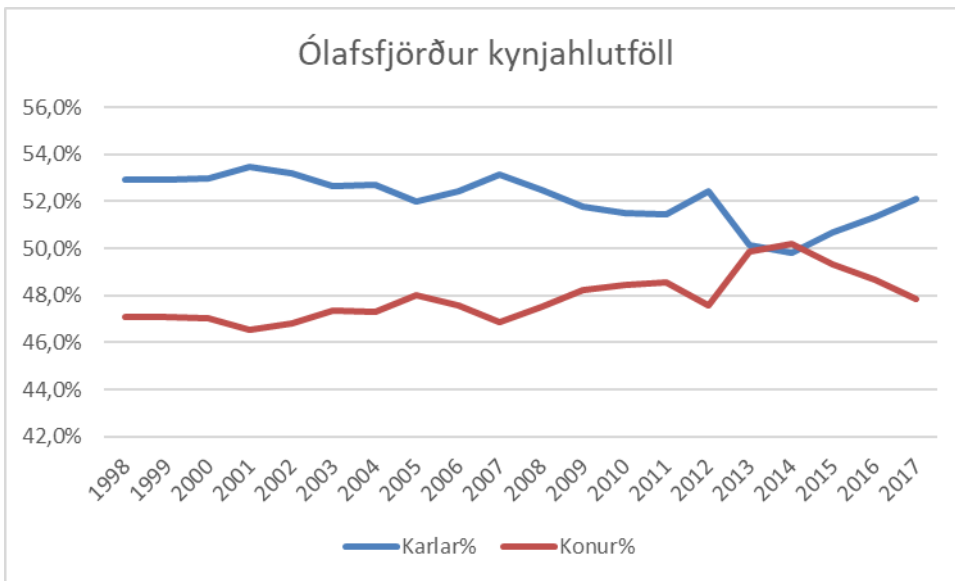
Mynd 5-20 Siglufjörður kynjahlutföll.

Íbúum á Siglufirði hefur fækkað um 25% frá árinu 1998. Kynjahlutföllin eru nokkuð jöfn fram til ársins 2007 en þá sést hefðbundið tígulmynstur á Mynd 5-20 þar sem körlum fjölga í tengslum við framkvæmdir við Héðinsfjarðargöng. Það sést líka á íbúapróuninni á Mynd 5-19 að íbúum fjölga örlítið á framkvæmdatímanum. Fjölgunin fjarar svo út eftir opnun ganganna 2010 og kynjahlutföllin jafnast aftur og konur ná örlítilli yfirhönd og er hlutfallið 2017 50,1% konur og 49,9% karlar. Íbúafjöldinn á Siglufirði hefur núna staðið í stað frá árinu 2010.

Þegar tölur fyrir íbúapróun á Ólafsfirði eru skoðaðar sést að fækkun frá árinu 1998 til 2017 er svipuð og á Siglufirði eða um 25%. Þar sést hins vegar engin íbúafjölgun á framkvæmdatíma ganganna og heldur ekki breyting í kynjahlutföllum körlum í vil. Þeir sem unnu við gagnaframkvæmdir virðast því flestir hafa verið staðsettir á Siglufirði. Fólksfækkunin hins vegar hættir og íbúafjöldinn hefur verið stöðugur frá árinu 2011. Kynjahlutföllin á Ólafsfirði hafa engu að síður verið töluvert skökk alveg frá árinu 1998 eða um 53% karlar á móti 47% konum (Mynd 5-22). Nokkuð merkilegt er hins vegar að sjá að á smá tímabili á árunum 2013-2015 breytast þessi hlutföll og jafnast út og ná konur meira að segja að verða hlutfallslega fleiri árið 2014. Reynt var að rýna nánar í það hvað hafi valdið þessum snöggu breytingum og það helsta sem kemur upp í hugann er að nýr framhaldsskóli, Menntaskólinn á Tröllaskaga, tók til starfa á árunum 2010/2011. Eftir árið 2015 virðist þetta hins vegar vera að færast aftur í hefðbundið form og er kynjahlutfallið á Ólafsfirði árið 2017 er 52% karlar og 48% konur.



Mynd 5-21 Þróun íbúafjölda á Ólafsfirði eftir kynjum og samtals frá árinu 1998-2017. (Hagstofa Íslands)



Mynd 5-22 Ólafsfjörður kynjahlutföll.

5.4 Vaðlaheiðargöng (2018)

Vaðlaheiðargöng liggja undir Vaðlaheiði við Eyjafjörð. Göngin eru 7,4 km löng og stytta vegalengdina á milli Akureyrar og Húsavíkur um 15,7 km. Göngin gera það einnig að verkum að ekki þarf lengur að keyra Víkurskarð sem er vegur sem verður ófær á veturna. Þegar þetta er skrifað vorið 2018 er enn í gangi framkvæmdir við göngin og gert ráð fyrir að þau opni síðar á árinu 2018 og því er ekki hægt að sjá hver áhrif af opnun gangnanna er strax.



Mynd 5-23 Vaðlaheiðargöng

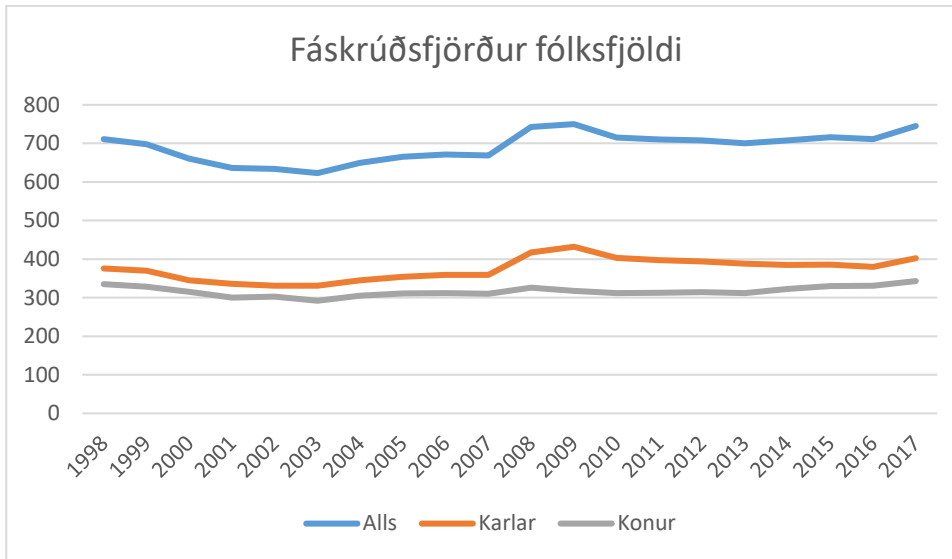
5.5 Fáskrúðsfjarðargöng og Kárahnjúkar

Fáskrúðsfjarðargöng tengja saman Fáskrúðsfjörð og Reyðarfjörð og komu í staðinn fyrir hættulegan vegkafla fyrir Vattarnes á Suðurfjarðavegi. Helstu rökin fyrir göngunum hafa því verið öryggissjónarmið en hugsanlega einnig uppbygging stóriðju Alcoa á Reyðarfirði ásamt uppbyggingu Kárahnúkvirkjunnar. Göngin stytta vegalengdina milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar um 31 km. Göngin eru 5,7 km löng og opnuðu í september 2005



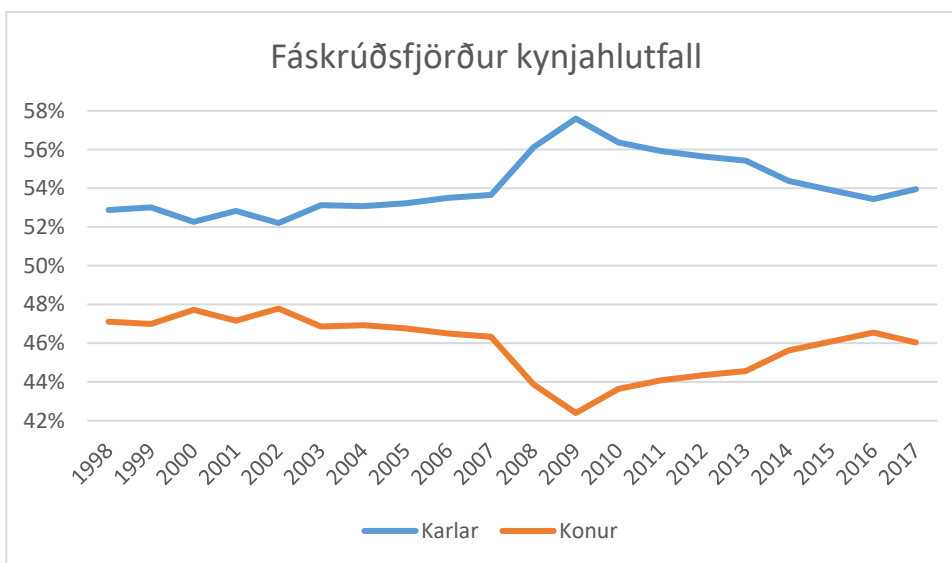
Mynd 5-24 Fáskrúðsfjarðargöng

Þegar skoðaðar eru fólksfjöldatölur fyrir Fáskrúðsfjörð og Reyðarfjörð verður að hafa í huga að á árunum 2002 til 2008 stóðu yfir mestu virkjanaframkvæmdir í sögu Íslands við Kárahnúka ásamt uppbyggingu álvers Alcoa á Reyðarfirði. Hér er því dæmi um bæði gangnagerð og atvinnuuppbyggingu á sama tíma. Þegar skoðaður er fólksfjöldinn á Fáskrúðsfirði frá 1998 sést fækkun frá 1998 til ársins 2003 þegar íbúum fer að fjölga aftur. Íbúafjöldunin er þó borin uppi nær eingöngu af karlmönnum vegna stóriðjuframkvæmda og gangnagerðar fram til ársins 2009 þegar íbúum fækkar aftur. Fólksfjöldinn hefur síðan árið 2010 verið nokkuð jafn í rúmlega 700 íbúum eða svipuðum fjölda og árið 1998.



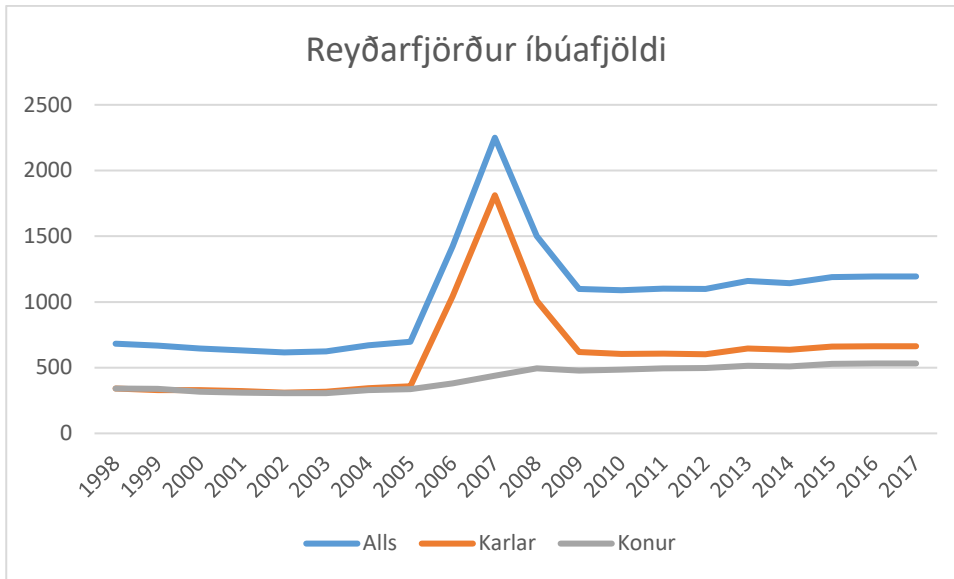
Mynd 5-25 Íbúaupróun á Fáskrúðsfirði 1998-2017 (Hagstofa Íslands)

Þegar kynjahlutföllin eru skoðuð birtist kunnulegur tígull í kringum framkvæmdatímann 2006 til 2010 þegar körlum fjölgar. Hlutföllin hafa síðan 2010 jafnast út í u.þ.b. 54% körlum og 46% konum sem þó telst veruleg kynjaskekkja á landsvísu. Meginatvinnuvegir á Fáskrúðsfirði tengjast álveri Alcoa og sjávarútvegi.

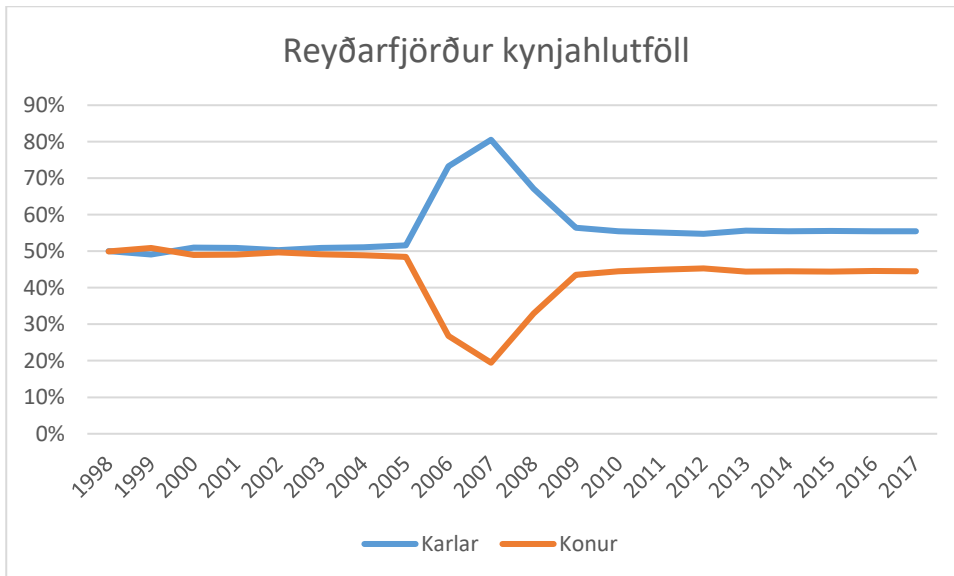


Mynd 5-26 Fáskrúðsfjörður kynjahlutföll 1998-2017

Tölur yfir íbúafjölda á Reyðarfirði eru töluvert sláandi þar sem ofboðsleg íbúafjölgun átti sér stað á árunum frá 2005 til 2008 þegar verið var að byggja álverið á Reyðarfirði. Það sem er kannski hvað mest sláandi er að sjá að fjölgunin er nær eingöngu karlmenn. Íbúum fækkar eftir framkvæmdirnar árið 2009 og ná jafnvægi í kringum 1.100 íbúa eða um 400 fleiri íbúar en voru fyrir framkvæmdir sem er mikil aukning. Þegar kynjahlutföllin eru skoðuð sést að þau eru tiltölulega jöfn fram að framkvæmdum árið 2005 en þá eykst fjöldi karla mikið á meðan konum fjölgar eingöngu lítillega. Þegar fólksfjöldinn er hvað mestur eru kynjahlutföllin mjög skökk eða 80% karlmenn og 20% konur. Þegar framkvæmdum líkur er síðan komið jafnvægi á aftur með 55% karlmönnum og 45% konum sem telst mikil kynjaskekkja á landsvísu.



Mynd 5-27 Íbúapróun á Reyðarfirði 1998-2017 (Hagstofa Íslands)



Mynd 5-28 Kynjahlutföll á Reyðarfirði 1998-2017 (Hagstofa Íslands)

Það er því nokkuð ljóst að atvinnuuppbygging í kringum álverið á Reyðarfirði tókst að auka íbúafjölda verulega á Reyðarfirði og nokkuð á Fáskrúðsfirði. Það er hins vegar umhugsunarvert að um er að ræða mjög karllæga atvinnuuppbyggingu þar sem niðurstaðan eru samfélög með mjög skakkt kynjahlutfall. Samtals hefur fjölgað um 321 karl frá árinu 1998 í þessum tveimur sveitarfélögum en eingöngu hefur fjölgað um 191 konu.

5.5.1 Kynjahlutfall í dreifbýli og þéttbýli

Á Norðurlöndunum hafa fólksflutningar síðustu árin einkennst af flutningi til þéttbýlisstaða og flutningi frá dreifbýlistöðum. Á dreifbýlissvæðum eru enn fremur kynjahlutföll oft á tíðum skökk þar sem karlar eru

mun fleiri en konur og aldur íbúa hærri en á þéttbýlisstöðum (19) Varðandi kynjahlutfallið þá er staðan á Norðurlöndunum almennt sú að fleiri konur búa á þéttbýlisstöðum en karlar og fleiri karlar búa á dreifbýlisstöðum en konur. Pólítísk stefna í byggðarmálum héraendis og á hinum Norðurlöndunum hefur að miklu leiti einkennst af áherslu á mannfjölda og þörfina á að takmarka fólksfækkun en lítil áhersla hefur verið lögð á að skoða kynjahlutföll og afhverju konur flytja frekar frá dreifbýli í þéttbýli. Í Finnlandi og Svíþjóð hefur aðeins verið unnið með þessi mál og hefur t.d í Finnlandi verið komið á laggirnar áætlun sem kallast ERDF programme (19) þar sem bent er á þörfina fyrir fjölbreyttari atvinnumarkað í dreifbýli til að gera þau svæði meira aðlaðandi fyrir konur til þess að geta minnkað kynjaskekkjuna.

Héraendis sjást þess skýr merki að lítið sem ekkert hefur verið hugað að kynjahlutföllum við atvinnuuppbyggingu út á landi þar sem nær öll atvinnuuppbygging hefur miðast að stóriðjustörfum og sjávarútvegi sem eru almennt karllæg störf. Skoðun á þróun fólksfjölda á Reyðarfirði og á Fáskrúðsfirði fyrir og eftir opnun álvers Alcoa sýnir mjög vel hvernig atvinnuuppbyggingunni tókst að laða að fleira fólk en að sama skapi að skekkja kynjahlutfallið körlum í hag. Á Reyðarfirði er hlutfallið í dag 55% karlar og 45% konur, á Fáskrúðsfirði er hlutfallið 54% karlar og 46% konur. Til samanburðar var hlutfallið á landsvísu 1.janúar 2018 51% karlar og 49% konur. Reyðarfjörður og Fáskrúðsfjörður tilheyra báðir sveitarfélaginu Fjarðabyggð, í töflu á næstu síðu má sjá kynjahlutföll í öllum sveitarfélögum á Íslandi sem eru með meira en 200 íbúa, þar er Fjarðabyggð í 16.neðsta sæti af 63 sveitarfélögum

En hver eru áhrif af skökku kynjahlutfalli, er það eitthvað sem þarf að hafa áhyggjur af? Erlendir fræðimenn eru ekki allir sammála þegar kemur að málefnum en samkvæmt rannsóknum Valerie Hudson (Texas A&M University) á þjóðfélögum í Kína og Indlandi eru meiri líkur á ofbeldi gegn konum og almennt hærri glæpatíðni í samfélögum þar sem karlar eru í miklum meirihluta. Jacqui True, prófessor í stjórnmálum og alþjóðatengslum við Monash University í Ástralíu segir hins vegar að hátt hlutfall karla í þjóðfélögum skipti miklu minna máli heldur en það hversu karllægt samfélagið er og hverju mótað það er af einkennum eins og árasargirni og stéttaskiptingu.

Skortur á konum virðist hins vegar vera eitthvað sem litlir bæir í dreifbýli þurfa að hafa áhyggjur af því samkvæmt Rasmus Ole Rasmussen, sérfræðingi há Nordregio (20), eru konur mikilvæg auðlind í samfélögum og hafi almennt jákvæð hagræn áhrif. Helstu ástæður þess að konur flytja í burtu er til að mennta sig og leit að fjölbreyttari atvinnu heldur en litlu bæirnir bjóða upp á. Þar sem atvinnulífið í dreifbýlinu er oft meira karllægt (stóriðja, sjávarútvegur og landbúnaður) eru líka fá störf fyrir konur til að flytja aftur til baka til og við það getur skapast nokkurs konar vítahringur þar sem konum heldur áfram að fækka.

Mannfjöldi eftir kyni,raðað eftir kynjahlutfalli 2018 (Hagstofa Íslands)					
Sveitarfélög með >200 íbúa					
Sveitarfélag	Alls	Karlar	Konur	Karlar %	Konur %
Skeiða- og Gnúpverjahreppur	690	414	276	60,0%	40,0%
Svalbarðsstrandarhreppur	483	284	199	58,8%	41,2%
Þingeyjarsveit	962	552	410	57,4%	42,6%
Norðurþing	3.234	1.837	1.397	56,8%	43,2%
Tálknafjarðarhreppur	244	138	106	56,6%	43,4%
Langanesbyggð	481	267	214	55,5%	44,5%
Sandgerði	1.779	965	814	54,2%	45,8%
Grímsnes- og Grafningshreppur	479	259	220	54,1%	45,9%
Hrunamannahreppur	774	417	357	53,9%	46,1%
Sveitarfélagið Garður	1.595	858	737	53,8%	46,2%
Djúpavogshreppur	461	247	214	53,6%	46,4%
Skaftharhreppur	560	299	261	53,4%	46,6%
Húnavatnshreppur	383	204	179	53,3%	46,7%
Dalabyggð	667	355	312	53,2%	46,8%
Fjarðabyggð	4.777	2.538	2.239	53,1%	46,9%
Bolungarvík	945	502	443	53,1%	46,9%
Reykjanesbær	17.805	9.448	8.357	53,1%	46,9%
Borgarbyggð	3.745	1.985	1.760	53,0%	47,0%
Flóahreppur	644	341	303	53,0%	47,0%
Sveitarfélagið Ölfus	2.111	1.117	994	52,9%	47,1%
Grindavíkurbær	3.323	1.753	1.570	52,8%	47,2%
Sveitarfélagið Vogar	1.268	667	601	52,6%	47,4%
Vesturbyggð	1.024	538	486	52,5%	47,5%
Sveitarfélagið Hornafjörður	2.306	1.211	1.095	52,5%	47,5%
Grýtubakkahreppur	372	195	177	52,4%	47,6%
Strandabyggð	451	236	215	52,3%	47,7%
Vestmannaeyjar	4.284	2.233	2.051	52,1%	47,9%
Rangárþing eystra	1.798	936	862	52,1%	47,9%
Kjósarhreppur	221	115	106	52,0%	48,0%
Reykhólahreppur	275	143	132	52,0%	48,0%
Mýrdalshreppur	633	329	304	52,0%	48,0%
Mosfellsbær	10.556	5.466	5.090	51,8%	48,2%
Snæfellsbær	1.641	848	793	51,7%	48,3%
Blönduóssbær	895	462	433	51,6%	48,4%
Dalvíkurbyggð	1.880	968	912	51,5%	48,5%
Ísafjarðarbær	3.707	1.907	1.800	51,4%	48,6%
Akranes	7.259	3.732	3.527	51,4%	48,6%
Hvalfjarðarsveit	648	333	315	51,4%	48,6%
Grundarfjarðarbær	877	450	427	51,3%	48,7%
Hörgársveit	580	297	283	51,2%	48,8%
Fljótsdalshérað	3.547	1.816	1.731	51,2%	48,8%
Seyðisfjörður	676	346	330	51,2%	48,8%
Bláskógabyggð	1.115	570	545	51,1%	48,9%
Ásahreppur	247	126	121	51,0%	49,0%
Alls	348.450	177.600	170.850	51,0%	49,0%
Stykkishólmur	1.177	597	580	50,7%	49,3%
Fjallabyggð	2.015	1.022	993	50,7%	49,3%
Sveitarfélagið Árborg	8.995	4.561	4.434	50,7%	49,3%
Sveitarfélagið Skagaströnd	482	244	238	50,6%	49,4%
Reykjavík	126.041	63.678	62.363	50,5%	49,5%
Kópavogur	35.970	18.153	17.817	50,5%	49,5%
Hveragerði	2.566	1.293	1.273	50,4%	49,6%
Skútustaðahreppur	493	248	245	50,3%	49,7%
Eyjafjarðarsveit	1.016	510	506	50,2%	49,8%
Hafnarfjörður	29.412	14.742	14.670	50,1%	49,9%
Sveitarfélagið Skagafjörður	3.955	1.982	1.973	50,1%	49,9%
Vopnafjarðarhreppur	655	328	327	50,1%	49,9%
Akureyri	18.787	9.382	9.405	49,9%	50,1%
Rangárþing ytra	1.610	803	807	49,9%	50,1%
Garðabær	15.709	7.786	7.923	49,6%	50,4%
Seltjarnarnes	4.575	2.262	2.313	49,4%	50,6%
Húnaþing vestra	1.193	580	613	48,6%	51,4%

5.6 Umferðaröryggisáætlun stjórnvalda

Frá árinu 2005 hefur umferðaröryggisáætlun verið hluti af samgönguáætlun. Fyrsta fjögurra ára samgönguáætlunin sem innihélt umferðaröryggisáætlun var áætlunin 2005-2008 en fyrsta tólf ára umferðaröryggis áætlunin var áætlunin 2011-2022 (Heimild: Vegagerðin)

Meginmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2022 eru eftirfarandi:

- 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 til ársins 2022 (miðað við tímabilið 2006-2010)

Sérstakt umferðaröryggisráð tók til starfa árið 2005 sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar. Í umferðaröryggisráð sitja ráðuneytisstjóri samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, vegamálastjóri, forstjóri Samgöngustofu og ríkislögreglustjóri.

Árið 2005 var einnig sett á laggirnar samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar þar sem í sitja fulltrúar frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, Samgöngustofu, Vegagerðinni og frá ríkislögreglustjóra.

Nokkur dæmi um aðgerðir og verkefni á árinu 2016 voru:

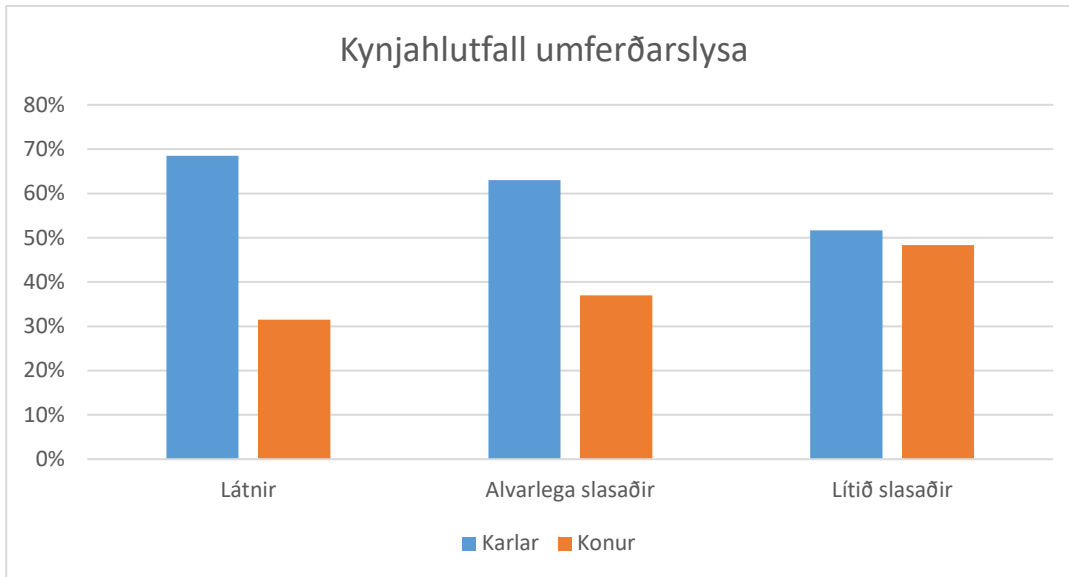
- Eyðing svartbletta, lagfæring á umhverfi vega og uppsetning vegriða
- Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi
- Átak vegna merkinga við einbreiðar brýr
- Könnun á aksturshegðun almennings

Umferðaröryggisáætlun inniheldur einnig upplýsingar um slys á fólki en þó ekki kyngreind. Gögnin eru hins vegar unnin upp úr gagnabanka Samgöngustofu og þar var hægt að fá kyngreindar upplýsingar um umferðarslys síðustu 15 ára. Heildarfjöldi slasaðra og látinna í umferðinni frá 2003 til 2017 er 19.456 og skiptist það nokkuð jafnt á milli kynja, 53% karlar og 47% konur. Það er hins vegar töluvert mikill munur á hlutfalli kynjanna eftir eðli slysanna (sjá Tafla 5-1 og Mynd 5-29)

Umferðarslys 2003-2017	Karlar	Konur	Karlar %	Konur %
Látnir	163	75	68%	32%
Alvarlega slasaðir	1.599	939	63%	37%
Lítið slasaðir	8.616	8.064	52%	48%
Samtals	10.378	9.078	53%	47%

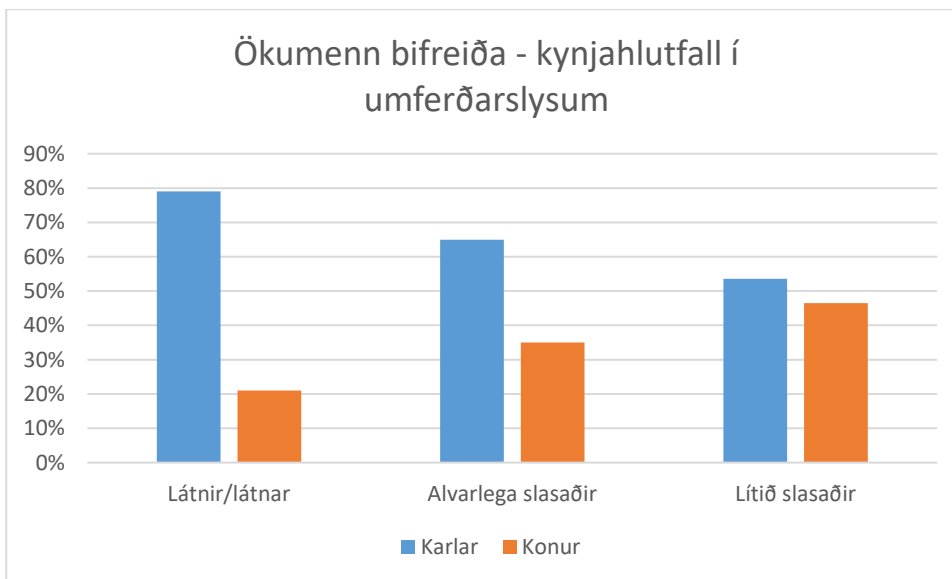
Tafla 5-1 Fjöldi slasaðra og látinna í umferðarslysum 2003-2017 efti kynjum

Karlar eru í miklum meirihluta látinna (68%) og alvarlega slasaðra (63%) á meðan hlutföllinn fyrir lítið slasaða eru mun jafnari, eða 52% karlar og 48% konur.



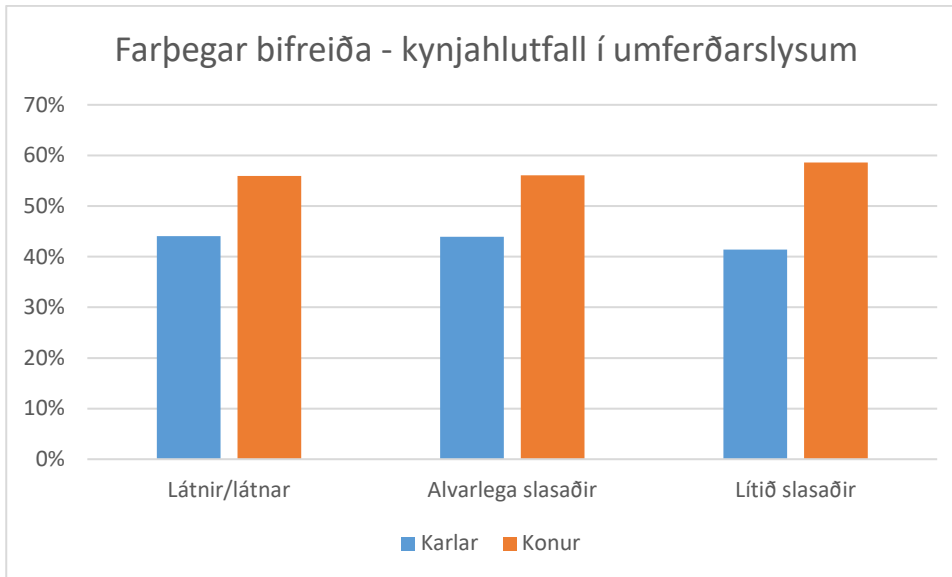
Mynd 5-29 Kynjahlutfall látinna/alvarlega slasaðra og lítið slasaðra á árunum 2003-2017

Þegar slysaþögnin eru skoðuð nánar eftir vegfarendahópum þá birtist einnig töluvert mismunandi myndir eftir kynjum. Sem ökumenn bifreiða eru karlar í meirihluta allra slysa



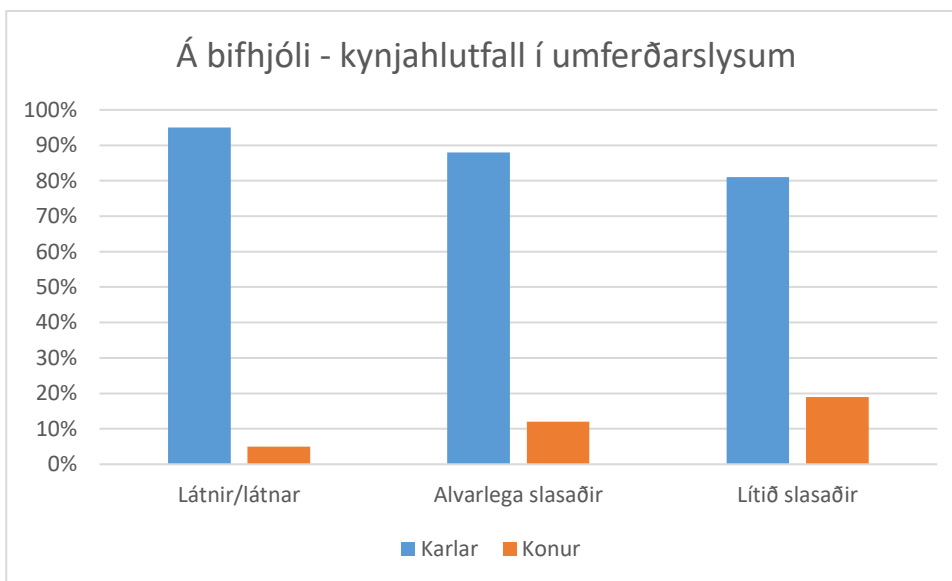
Mynd 5-30 Ökumenn bifreiða – kynjahlutfall í slysum 2003-2017. 124 banaslys, 894 alvarlega slasað og 8.664 lítið slasað.

Þegar hins vegar eru skoðaðar niðurstöður fyrir farþega bifreiða eru konurnar í meirihluta allra slysa. Þessi gögn passa þannig vel við niðurstöður ferðavenjukannana sem fjallað er um í kafla 8, þar sem kemur fram að í bifreiðum út á landi er ökumaðurinn í 80% tilvika karlmaður. Því miður er ekki skráð í könnunum hvort einnig eru farþegar í bílnum með bílstjórunum en erlendar kannanir sýna (Institute of Advanced Motorists, Bretlandi) að ef hjón/par eru saman í bíl að þá eru karlar fjórum sinnum líklegri til að sitja við stýrið.



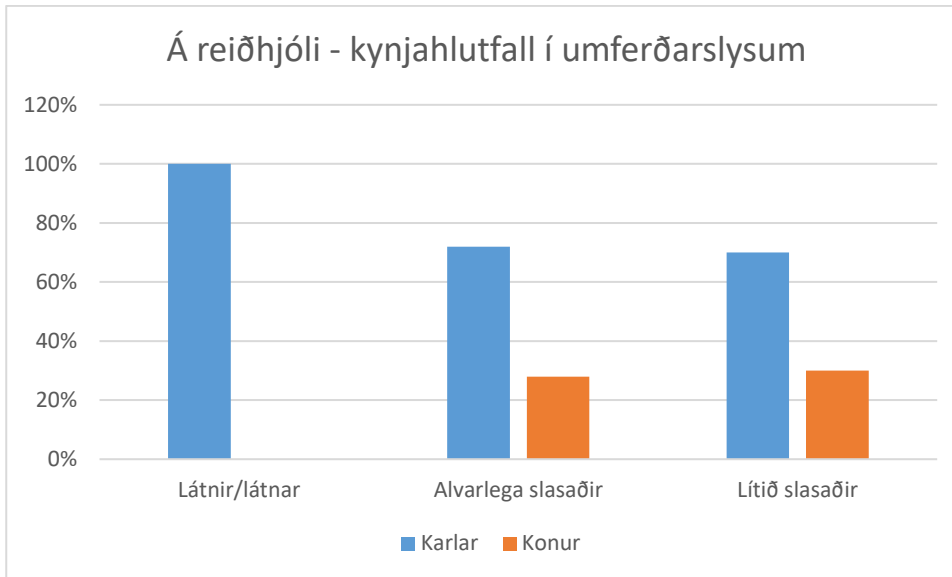
Mynd 5-31 Farþegar bifreiða – kynjahlutfall í slysum 2003-2017. 59 banaslys, 608 alvarlega slasað og 5.463 lítið slasað

Þegar skoðuð er slys á bifhjóli er karlarnir mikið fleiri í öllum tegundum slysa



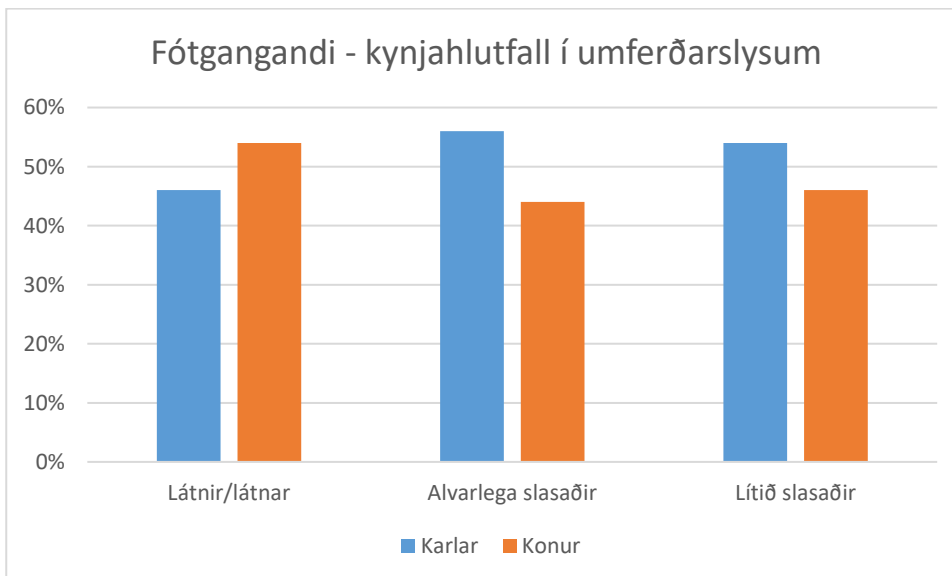
Mynd 5-32 Á bifhjóli – kynjahlutfall í slysum 2003-2017. 19 banaslys, 324 alvarlega slasað og 925 lítið slasað

Þegar skoðuð eru slys á reiðhjóli eru karlarnir einnig í miklum meirihluta allra slysa. Ferðavenjukönnun Capacent, á höfuðborgarsvæðinu (2017) sýnir að tvöfalt fleiri karlar nota reiðhjól en konur eða 8% karlar en eingöngu 4% kvenna. Þannig að það eru fleiri karlar að hjóla sem skýrir að einhverjum hluta muninn á kynjunum í slysaögnunum.



Mynd 5-33 Á reiðhjóli – kynjahlutfall í slysum 2003-2017. 3 banaslys, 288 alvarlega slasað og 917 lítið slasað

Þegar skoðuð eru slys á fótgangandi snýst tölfræðin fyrir látna hins vegar við og konur eru þar fleiri. Karlarnir eru hins vegar fleiri þegar kemur að slösuðum. Ferðavenjukönnun Capacent, á höfuðborgarsvæðinu (2017) sýnir að kynin virðast ganga álíka mikið.



Mynd 5-34 Fótgangandi – kynjahlutfall í slysum 2003-2017. 26 banaslys, 342 alvarlega slasað og 947 lítið slasað

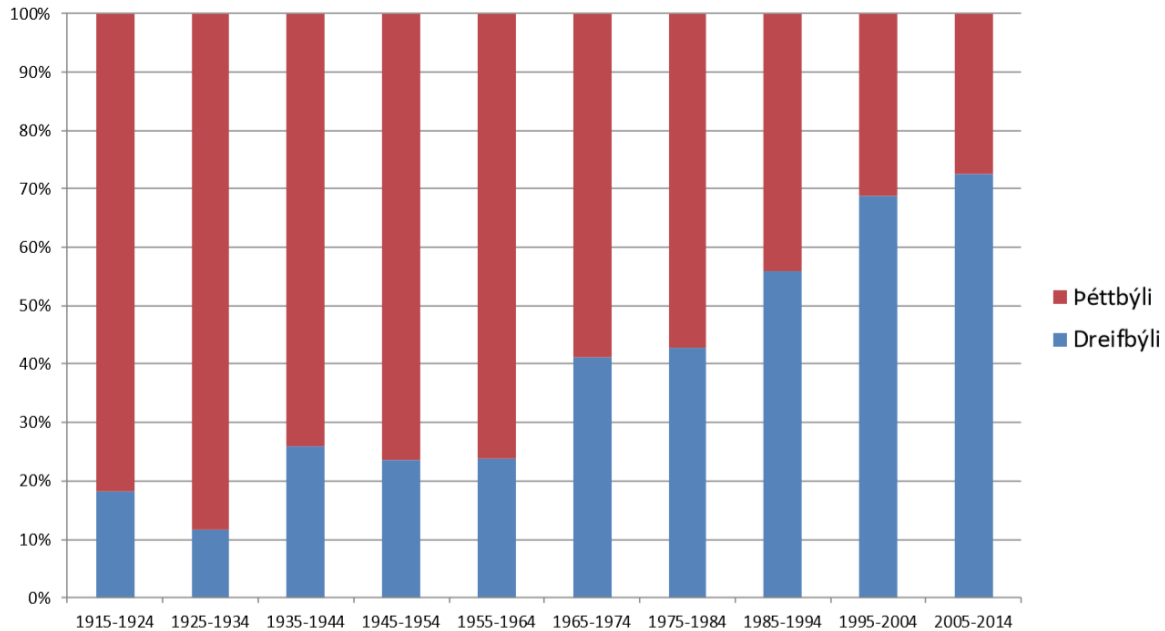
Auk tölfræðiupplýsinga frá Samgöngustofu er einnig að finna ýmis áhugaverð gögn annars staðar, t.d var upplýsingum um slys í umferðinni allt frá árinu 1915 safnað saman af Óla H. Þórðarsyni fyrrverandi framkvæmdastjóra Umferðarráðs árið 2014 (22). Mikið af áhugaverðum upplýsingum koma fram í gögnum Óla m.a. að fyrsta banaslysið af völdum bifreiðar á Íslandi var 29.júní 1919 þegar gangandi vegfarandi, Ólöf Margrét Helgadóttir 66 ára varð fyrir bifreið í Bankastræti við gatnamót Ingólfsstrætis. Fyrsta fórnarlamb bílvæðingarinnar á Íslandi var því kona.



Mynd 5-35 Ólöf Margrét Helgadóttir frá Skógagerði í N-Múlasýslu, fyrsta fórnarlamb bilvæðingar á Íslandi.

Kyn látinna í umferðarslysum frá 1915-2014 er 29% konur og 71% karlar. Einnig er áhugavert að sjá hvernig þróun banaslysa í umferðinni á milli þéttbýlis og dreifbýlis hefur breyst frá árunum 1915-2015. Á árunum 1915-1924 urðu rúm 80% banaslysa í þéttbýli en tæp 20% í dreifbýli, en á árunum 2005-2014 hafði þetta snúist nær algjörlega við þar sem rúm 70% banaslysa urðu í dreifbýli en tæp 30% í þéttbýli. Það áhugaverðasta við þessa þróun er að á sama tíma og banaslysum hefur fækkað hlutfallslega í þéttbýli hefur fólksfjölgun þar verið hvað mest.

Þróun banaslysa í umferðinni úr þéttbýli í dreifbýli



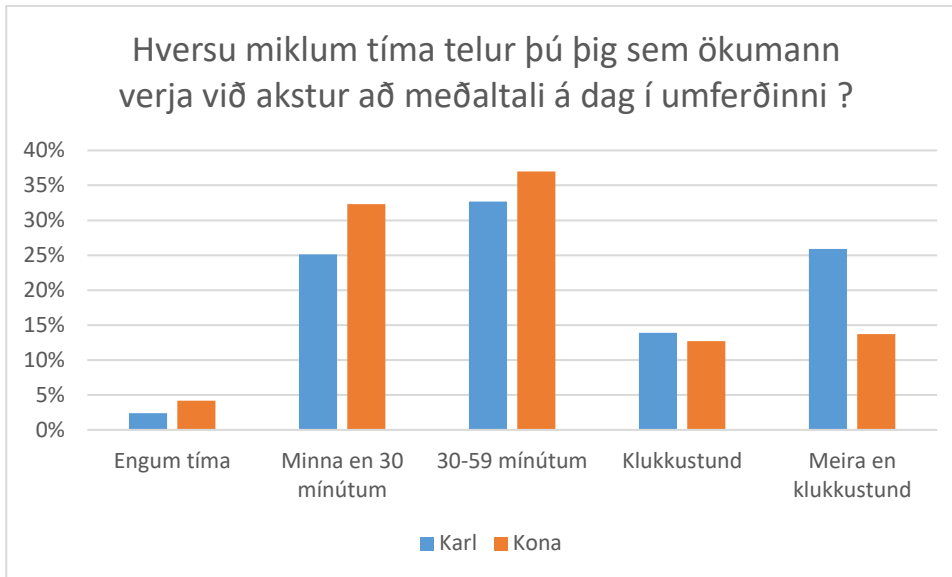
Banaslysa- og skrá
Ólafur H.

Mynd 5-36 Þróun banaslysa í umferðinni milli dreifbýlis og þéttbýlis

Í nóvember 2017 kom út á vegum Samgöngustofu könnun á aksturshegðun Íslendinga (21). Áhugaverð atriði sem koma þar fram eru m.a. að 18% karla telja ökuhæfni sína langt yfir meðallagi á meðan einungis 4% kvenna telja sjálfar sig langt yfir meðallagi.

Einnig kemur fram að 29% karla sem svara eru með aukin ökuréttindi (til að keyra leigubíl, vörubíl eða rútu) en einungis 6% kvenna.

Spurt var um það hversu miklum tíma fólk teldi sig sem ökumann verja við akstur að meðaltali á dag í umferðinni. Niðurstöður þar sýna að mun fleiri karlar en konur aka í meira en klukkustund á dag (sjá Mynd 5-37)



Mynd 5-37 Niðurstöður fyrir hversu mikinn tíma fólk telur sig að meðaltali nota við akstur sem ökumaður á dag.

Einnig var spurt hvort fólk hefði ekið eftir að hafa fengið sér einn drykk og þar segja 66,5% karla aldrei aka eftir að hafa fengið sér einn drykk en 80,6% kvenna. Það er því um þriðjungur karla sem eiga það til að aka eftir einn en fimmtungur kvenna. Þegar spurt er um fleiri en einn áfengan drykk þá segjast 83% karla aldrei aka eftir meira en einn og 92% kvenna taka í sama streng.

6 Vinnusóknarsvæði karla og kvenna

Á árunum 2015-2017 hafa verið unnin rannsóknarverkefni um ferðamynstur og vinnusóknarsvæði í eftirfarandi bæjarkjörnum:

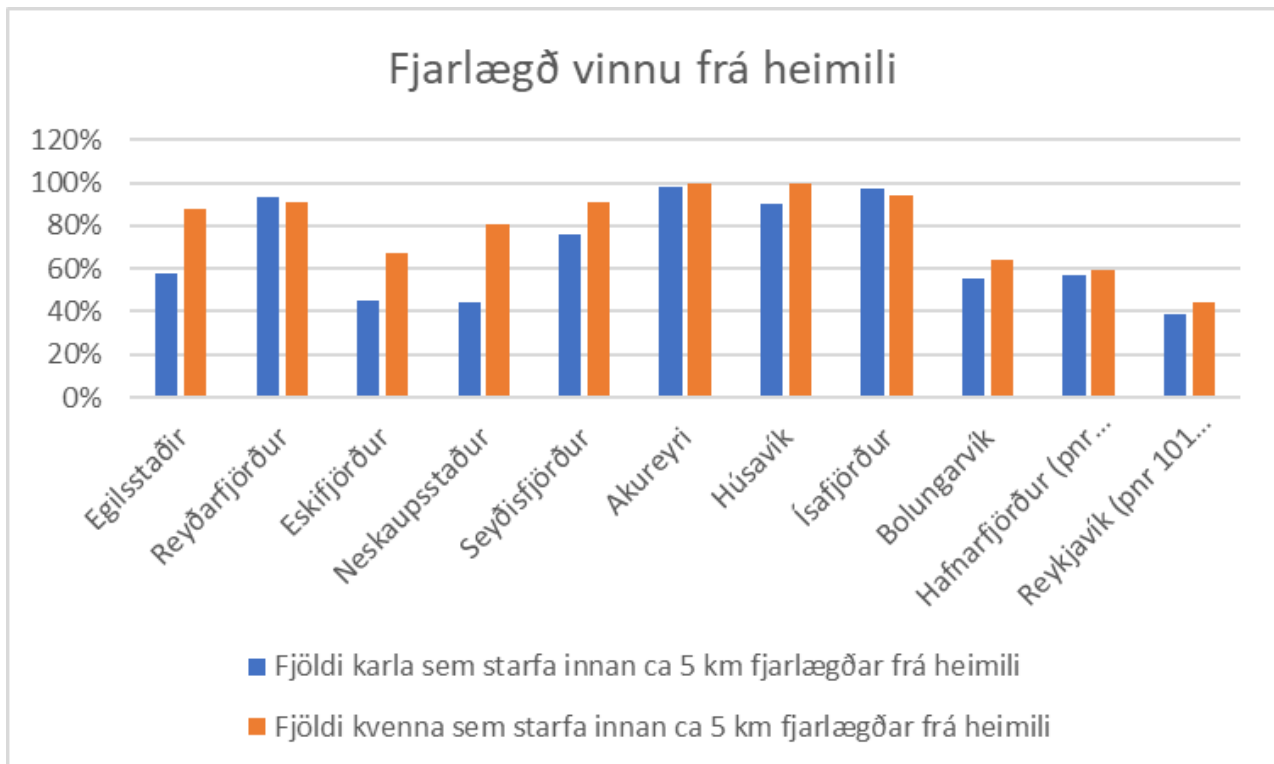
- Egilsstaðir
- Reyðarfjörður
- Eskifjörður
- Neskaupsstaður
- Fáskrúðsfjörður
- Seyðisfjörður
- Akureyri
- Húsavík
- Ísafjörður
- Bolungarvík
- Hnífsdalur
- Súðavík
- Suðureyri
- Flateyri
- Þingeyri
- Akranes
- Selfoss
- Hveragerði
- Höfuðborgarsvæðið

Verkefnin voru fjármögnuð af Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar og Byggðarannsóknarsjóði og snerist um það að skoða hversu langt fólk var að ferðast til vinnu ásamt ýmsum bakgrunnsspurningum. Svarhlutfall var mismikið eftir bæjarkjörnum og tilgangur verkefnanna var ekki sá að greina mun á ferðahegðun kynjanna. Niðurstöður sýndu engu að síður nokkuð skýran mun milli kynjanna varðandi m.a. ferðamáta, skoðanir fólks á mismunandi vegtegundum og síðast en ekki síst töluverðan mun á ferðamynstri /vinnusóknarsvæði kynjanna sem er sú vegalengd sem kynin voru að ferðast til vinnu.

Þegar ferðamynstur var skoðað eftir kynjum kom í ljós að fleiri konur starfa nær heimilinu en karlar og eru þær niðurstöður nær gegnumgangandi fyrir öll svæðin sem skoðuð voru í verkefnum. Í Tafla 6-1 má sjá yfirlit fyrir nokkra af stærri bæjarkjörnunum sem skoðaðir voru.

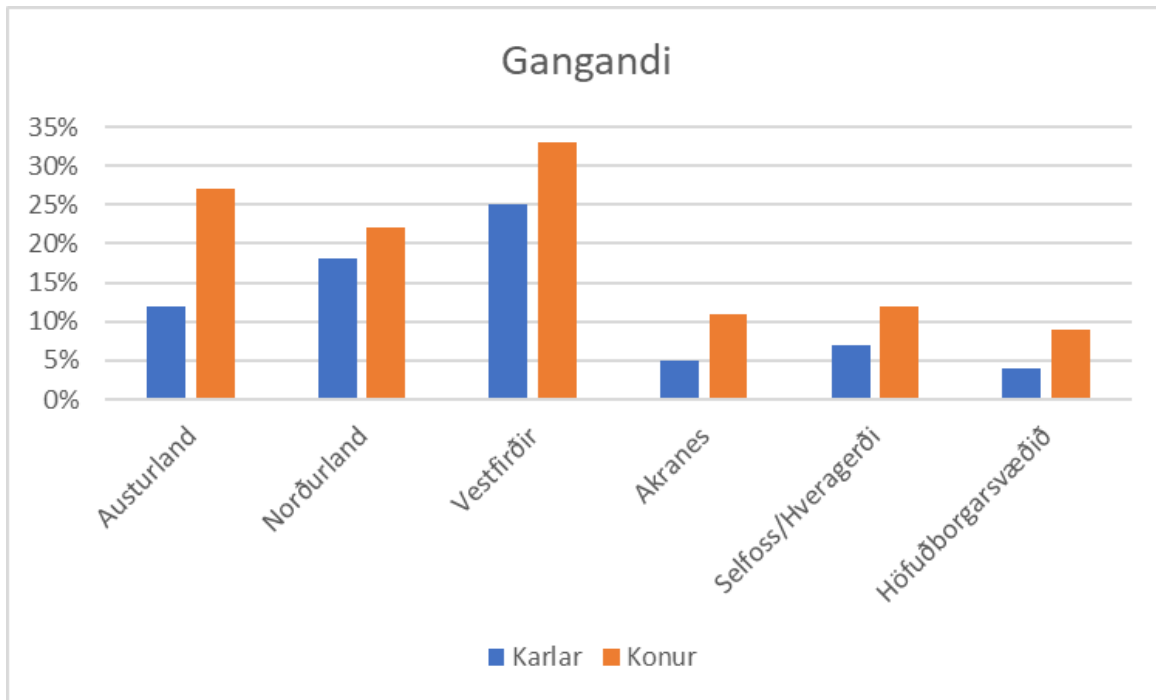
Búsetustaður	Fjöldi svarenda sem starfa innan ca 5 km fjarlægðar frá heimili	Fjöldi karla sem starfa innan ca 5 km fjarlægðar frá heimili	Fjöldi kvenna sem starfa innan ca 5 km fjarlægðar frá heimili
Egilsstaðir	73%	58%	88%
Reyðarfjörður	92%	93%	91%
Eskifjörður	56%	45%	67%
Neskaupsstaður	60%	44%	81%
Seyðisfjörður	83%	76%	91%
Akureyri	99%	98%	100%
Húsavík	97%	90%	100%
Ísafjörður	96%	97%	94%
Bolungarvík	62%	55%	64%
Hafnarfjörður (pnr 220 og 221)	58%	57%	59%
Reykjavík (pnr 101 og 105)	42%	39%	44%

Tafla 6-1 Yfirlit yfir ferðamynstur/vinnusóknarsvæði karla og kvenna.



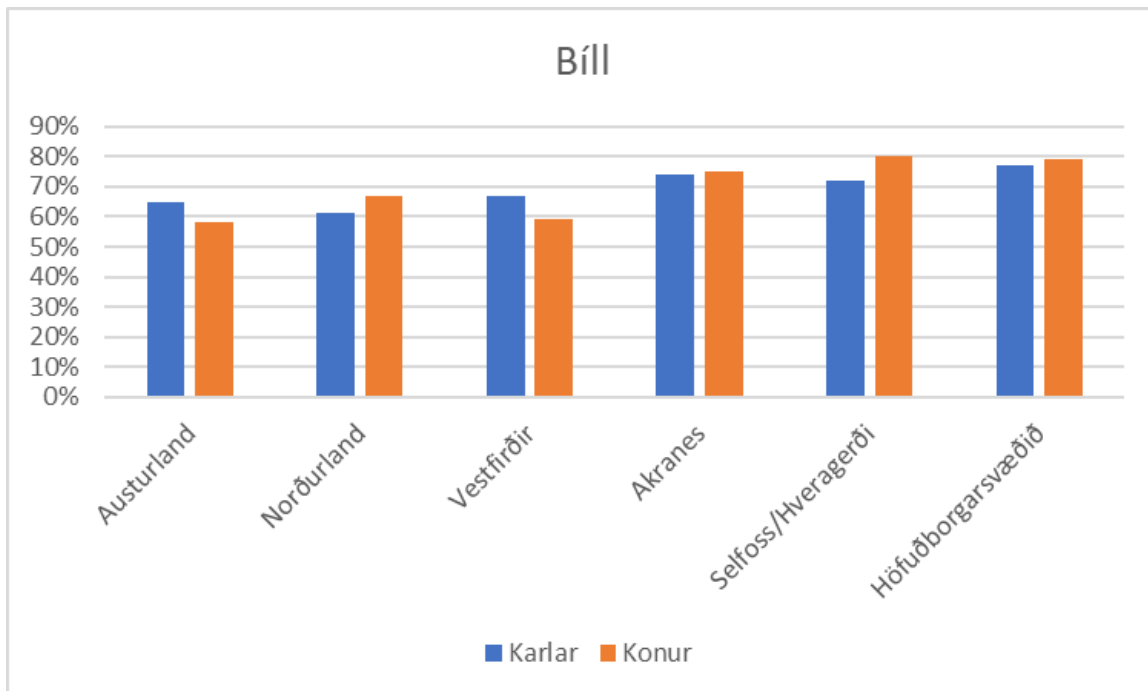
Mynd 6-1 Yfirlit yfir þá sem vinna innan ca 5 km vegalengdar frá heimili, skipt eftir kynjum.

Þegar spurt var um ferðamáta kom einnig nokkur munur í ljós á kynjunum. Á Mynd 6-2 má sjá hlutfall þeirra sem fara flestra sinna ferða gangandi eftir mismunandi landssvæðum. Á öllum svæðum eru hlutfall kvenna sem ganga töluvert hærra en karla sem stýður við ýmsar erlendar rannsóknir sem benda einnig í þá átt að konur ferðist meira á tveimur jafnfljótum en karlar. Niðurstöður ferðavenjukönnunar Capacent frá 2017 fyrir höfuðborgarsvæðinu sýnir hins vegar að kynin virðast ferðast álíka mikið fótgangandi. Þessum könnunum ber því ekki alveg saman að þessu leiti.



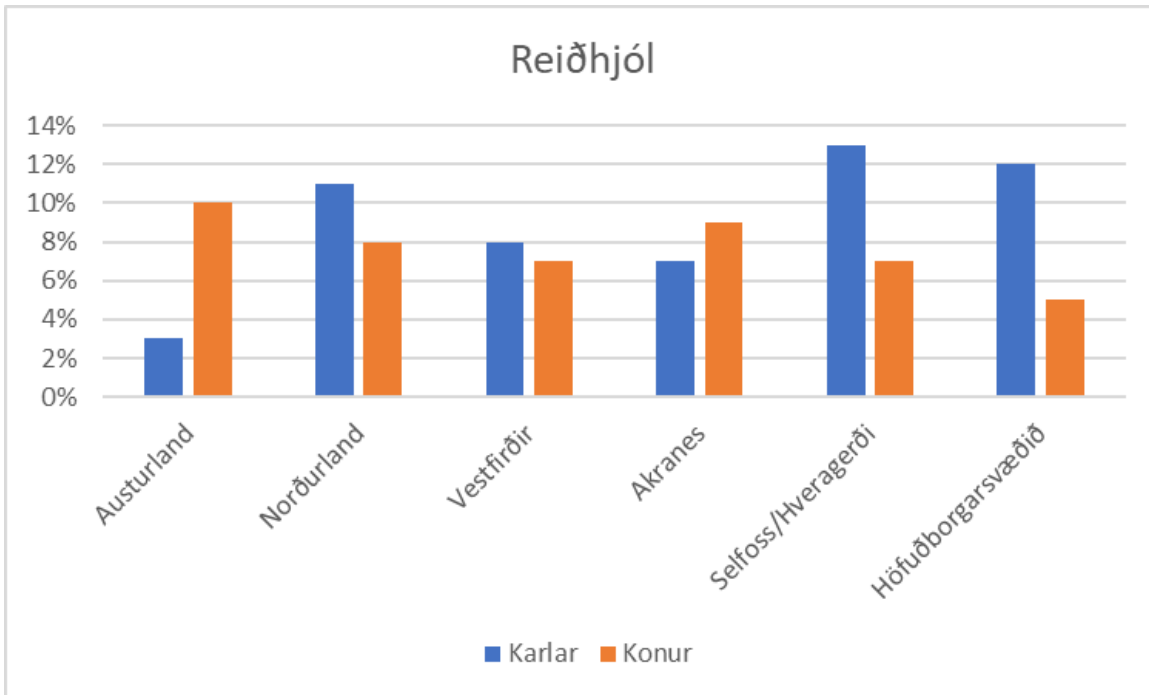
Mynd 6-2 Hlutfall þeirra sem ferðast aðallega gangandi

Þegar kemur að öðrum ferðamátum eru niðurstöður töluvert misjafnari milli landshluta. Það er þó nokkuð skýrt að höfuðborgarsvæðið og nágrenni eru með hæst hlutfall af akandi vegfarendum eða á bilinu 72%-80% á meðan hlutfallið á Austurlandi, Norðurlandi og Vestfjörðum er um 60-65%. Ekki virðist teljanlegur munur á kynjunum þegar kemur að akstri, á Austurlandi og Vestfjörðum nota karlarnir bílinn meira en á Norðurlandi og Selfossi/Hveragerði nota konurnar bílinn meira.



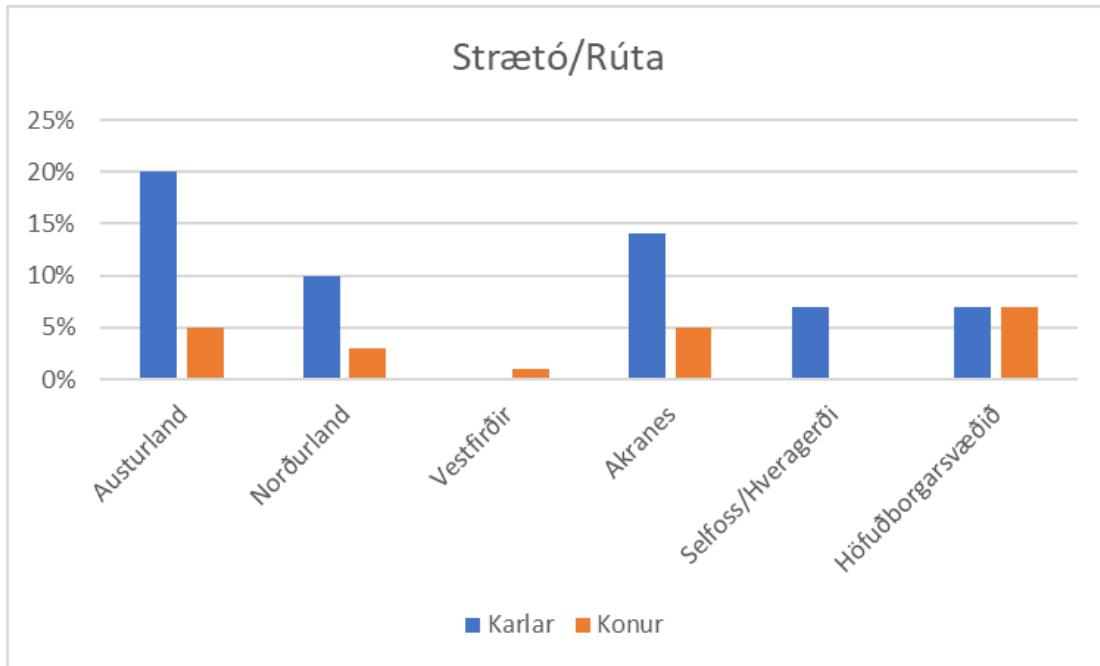
Mynd 6-3 Hlutfall þeirra sem ferðast aðallega á bíl

Reiðhjólnotkun er mjög misjöfn eftir landshlutum og eru karlarnir á flestum stöðum í meirihluta þeirra sem nýta sér reiðhjól, þó eru konur á Austurlandi og Akranesi duglegri en karlarnir að hjóla.



Mynd 6-4 Hlutfall þeirra sem ferðast aðallega á reiðhjóli

Þegar skoðað var notkun á strætó eða rútu stingur fyrst í augun nánast engin notkun á Vestfirðum, en það helgast af mjög litlu framboði af slíkum ferðamáta þar. Alls staðar annars staðar eru karlarnir duglegri að nota strætó og rútu og sérstaklega á Austurlandi og Akranesi þar sem rútuferðir eru í boði á stóriðju vinnustaði. Höfuðborgarsvæðið er eini staðurinn með tiltölulega jafna notkun á strætó og rútu eftir kynjum.



Mynd 6-5 Hlutfall þeirra sem ferðast aðallega á strætó eða rútu

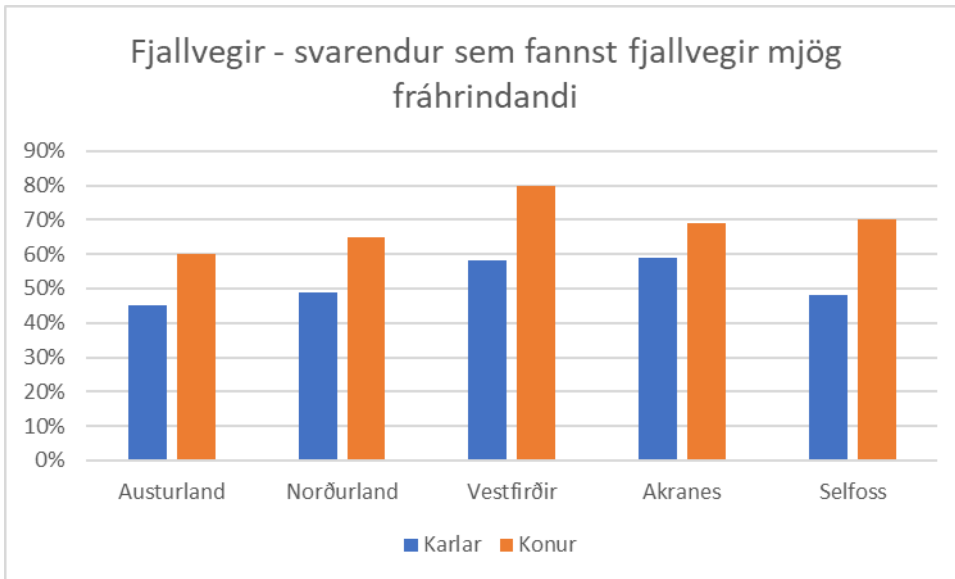
Í rannsóknarverkefnum um ferðamynstur og vinnusóknarsvæði var fólk einnig spurt um skoðanir á ákveðnum vegtegundum, spurt var m.a. almennt um skoðanir á fjallvegum, heiðum og göngum ef fólk þyrfti að ferðast um þau á hverjum degi. Valmöguleikarnir sem voru í boði voru mjög aðlaðandi, nokkuð aðlaðandi, hlutlaus, nokkuð fráhrindandi og mjög fráhrindandi.

11. Hversu aðlaðandi eða fráhrindandi væru eftirfarandi samgöngumannvirki fyrir þig ef þú þyrftir að ferðast um þau á hverjum degi ?

	Mjög aðlaðandi	Frekar aðlaðandi	Hlutlaus - skiptir mig ekki máli	Nokkuð fráhrindandi	Mjög fráhrindandi
Fjallvegur (snjóflóðahætta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heiði	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Göng	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Malbikaður vegur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Malarvegur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

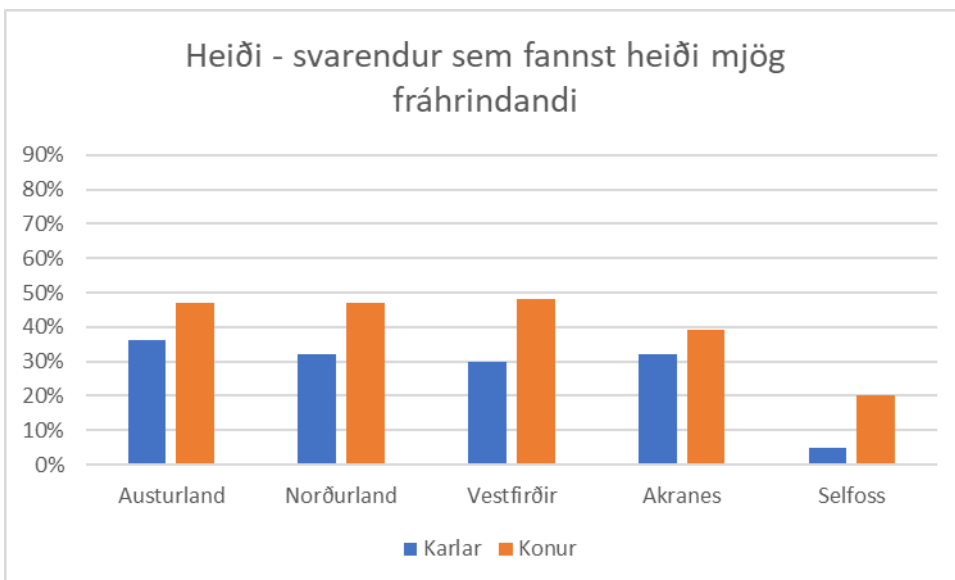
Mynd 6-6 Spurning um samgöngumannvirki í rannsóknarverkefnum um ferðamynstur og vinnusóknarsvæði

Athygli vakti að alls staðar á landinu sýndu niðurstöður að konum þótti fjallvegir og heiðar mun meira fráhrindandi en körlum. Sama hvar var á landinu að þá svöruðu 60-80% kvenna að þeim þætti fjallvegir mjög fráhrindandi á meðan eingöngu um 45-58% af körlum svöruðu á sama hátt.



Mynd 6-7 Niðurstöður þeirra sem svöruðu „mjög fráhrindandi“ þegar spurt var almennt um skoðun á fjallvegi, gefið að fólk þyrfti að ferðast um þá á hverjum degi.

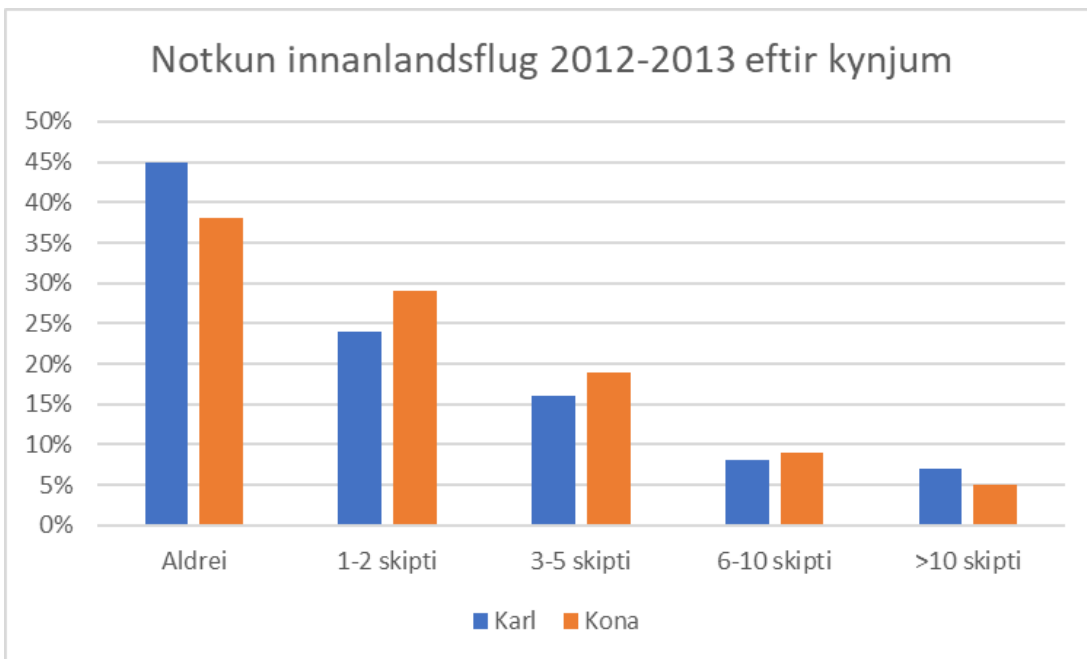
Þegar spurt var um heiðar voru alls staðar á landinu, fyrir utan Selfoss um 40-48% kvenna sem sögðu heiðar mjög fráhrindandi á meðan karlar voru um 30-35%. Athygli vekur líka að niðurstöður fyrir Selfoss og Hveragerði sýnir mun lægri tölur almennt en aðrir staðir á landinu sem virðist benda til þess að fólk hafi mismunandi upplifun á heiðum eftir því hverju fólk er vant úr nærumhverfinu. Þannig virðist vera nokkuð skýrt að heiði eins og Hellisheiðin er mun minna fráhrindandi en heiðar í öðrum landslutum eins og t.d Fjarðarheiði, Dynjandisheiði og Vaðlaheiði. Þess má einnig geta að skilin milli heiði og fjallvegjar gætu einnig verið óljós á vegum á Austur-, Vestur- og Norðurlandi.



Mynd 6-8 Niðurstöður þeirra sem svöruðu „mjög fráhrindandi“ þegar spurt var almennt um skoðun á heiði, gefið að fólk þyrfti að ferðast um þær á hverjum degi.

7 Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands

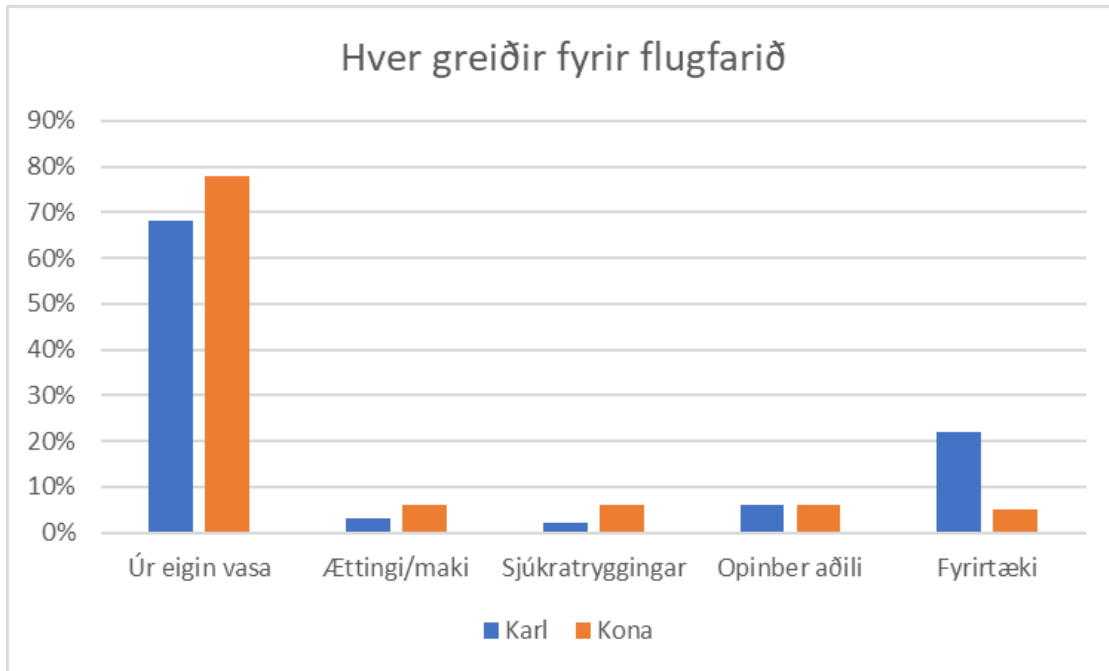
Árið 2014 kom út félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands, sem unnin var af Innanríkisráðuneytinu. Markmið verkefnisins var að skoða áætlunarflukug innanlands út frá hagrænum og samfélagslegum sjónarhornum (10). Þó svo að megintilgangur verkefnisins hafi ekki verið að kanna mismunandi áhrif innanlandsflugs á kynin kom í ljós töluverður munur á notkun karla og kvenna á innanlandsflugi. Munurinn kom helst fram í könnun á notkun fólks á innanlandsflugi sem framkvæmd var árið 2013 af Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands (14). Spurt var um flugferðir frá júní 2012 til júní 2013 og sýndu niðurstöður könnunarinnar m.a. að fleiri konur nota innanlandsflug en karlar en karlar greiða engu að síður sjaldnar fyrir eigin flugmiða. Hér á eftir fylgja gröf sem unnin eru upp úr tölum úr rannsókn Félagsvísindastofnunar.



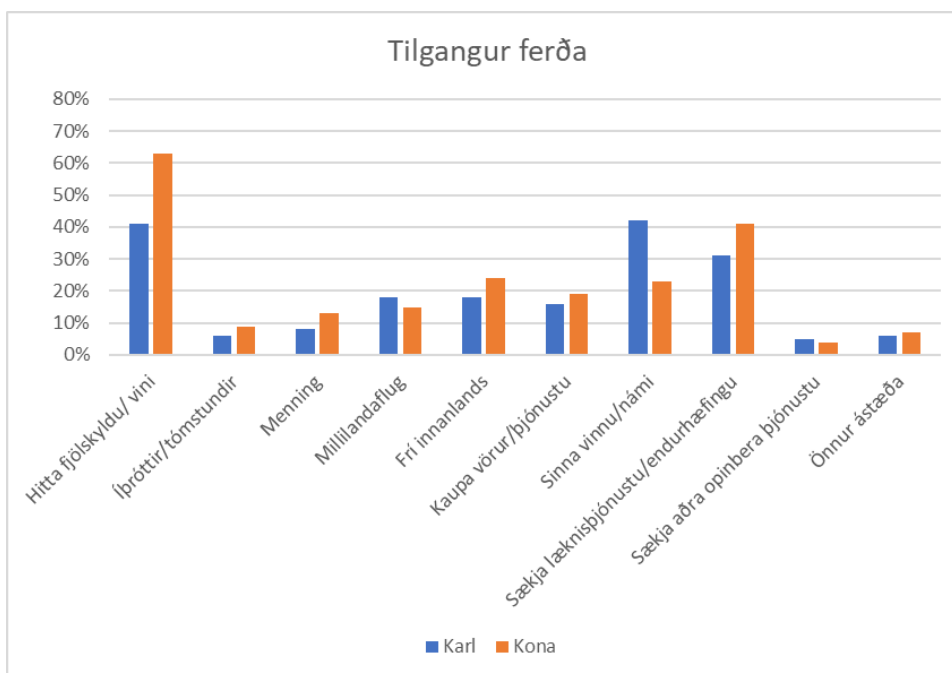
Mynd 7-1 Notkun innanlandsflugs eftir kynjum (Heimild 14 – tafla 9)

Þegar notkun á innanlandsflugi er skoðuð sést að konur nota flugið meira en karlar. Eftir því sem flugferðirnar verða fleiri sækja hins vegar karlarnir á og þegar farið er að tala um 10 flugferðir eða meira eru karlarnir orðnir fleiri. Ef þetta er skoðað í samhengi við tilgang ferða (Mynd 7-3) að þá helst þetta líklega í hendur, þar sem tilgangur ferða kvenna er oftast að heimsækja vini og ættingja ásamt læknisheimsóknum sem á meðan karlarnir nota flugið meira þegar kemur að vinnu eða námi.

Athygli vekur líka að þegar skoðað er hver greiðir fyrir fargjaldið að þá greiða fyrirtæki eða vinna í miklu ríkara mæli flugmiða fyrir karla heldur en konur. Konur nota þannig flugið meira og greiða einnig meira sjálfar fyrir það heldur en karlarnir.



Mynd 7-2 Hver greiðir fyrir flugfarið etir kynjum (Heimild 14 – tafla 10)



Mynd 7-3 Hver er tilgangur ferða í innanlandsflugi eftir kynjum (Heimild 14 – tafla11)

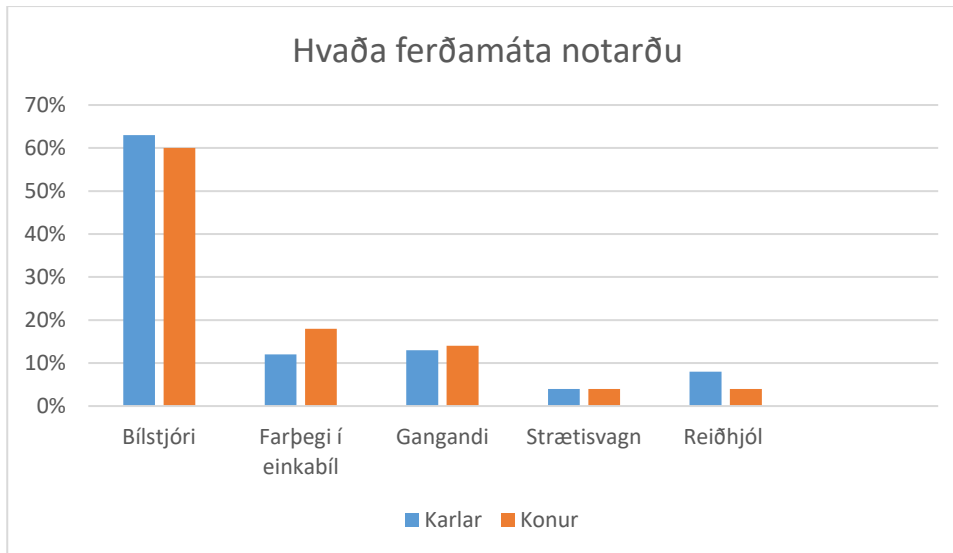
Þegar tilgangur ferða er skoðaður sést að konur eru í mun meira mæli að ferðast til að hitta fjölskyldu og vini, konur er einnig meirihluti þeirra sem sækja lækniþjónustu eða endurhæfingu á meðan karlar nýta flugið mun oftar til að sinna vinnu eða námi.

8 Ferðavenjukannanir

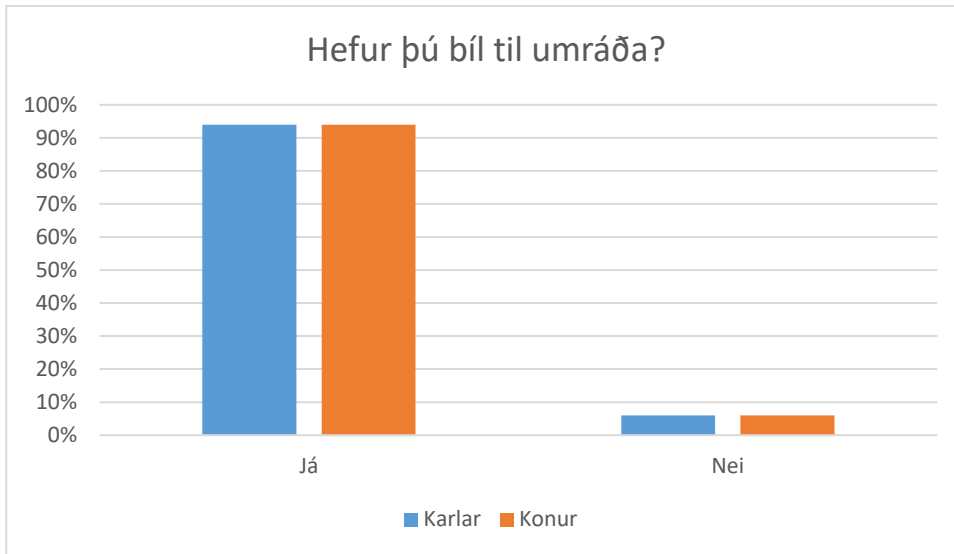
Ýmsar ferðavenjukannanir hafa verið framkvæmdar hér á landi undanfarin ár. Umfangsmestu kannanirnar eru ferðavenjukannanir Capacent Capacent á höfuðborgarsvæðinu sem hafa verið unnar á árunum 2002,2011,2014 og 2017. Auk þess hafa einnig verið unnar staðbundnari kannanir víðs vegar um landið, sem nálgast má á heimasíðu Vegagerðarinnar.

8.1 Höfuðborgarsvæðið

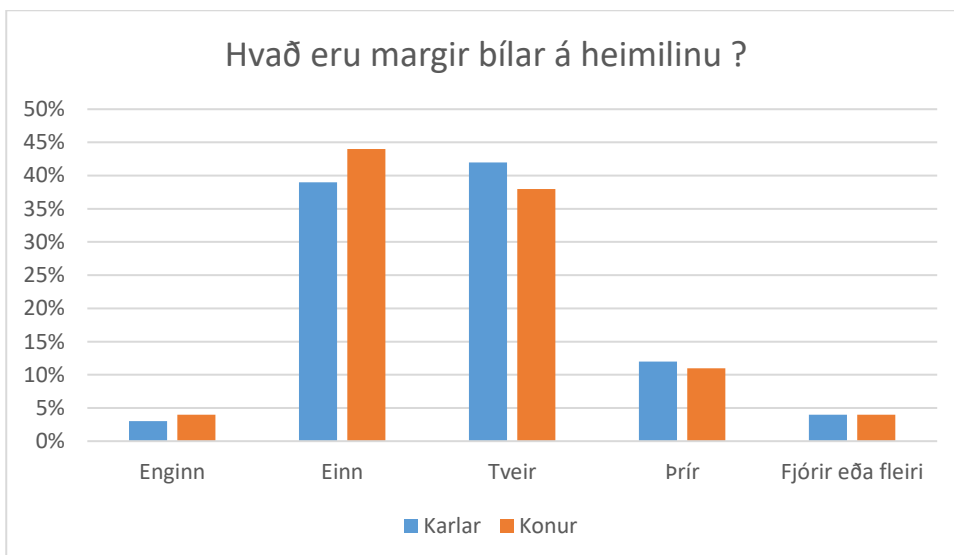
Niðurstöður úr ferðavenjukönnun Capacent fyrir höfuðborgarsvæðið 2017 sýnir m.a. að karlar eru oftari bílstjórar (63%) en konur (60%). Konur eru hins vegar oftari farþegar í bíl (18%) en karlar (12%) og karlar eru duglegri að hjóla (8%) en konur (4%). Kynin eru hins vegar frekar jöfn þegar kemur að almenningssamgöngum og gangandi vegfarendum. Aðgengi kynjanna að bílum er einnig nokkuð jafnt en hins vegar eru fleiri bílar á heimilum karla en heimilum kvenna.



Mynd 8-1 Hvaða ferðamáta notarðu (Ferðavenjukönnun Capacent 2017)



Mynd 8-2 Hefur þú bíl til umráða (Ferðavenjukönnun Capacent 2017)



Mynd 8-3 Hvað eru margir bílar á heimilinu? (Ferðavenjukönnun Capacent 2017)

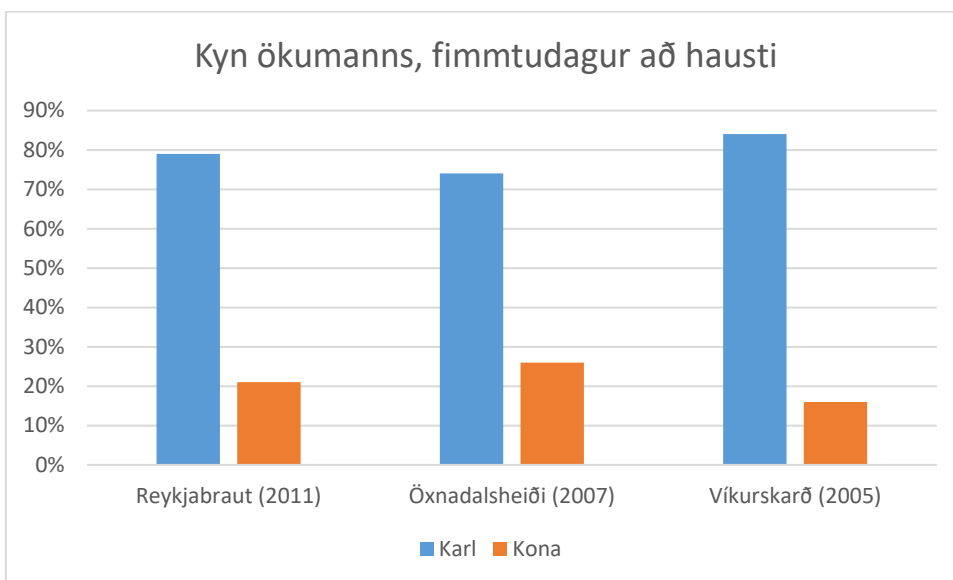
8.2 Landsbyggðin

Á vegum Vegagerðarinnar haf verið framkvæmdar umferðarkannanir á eftirfarandi stöðum síðustu 15 árin:

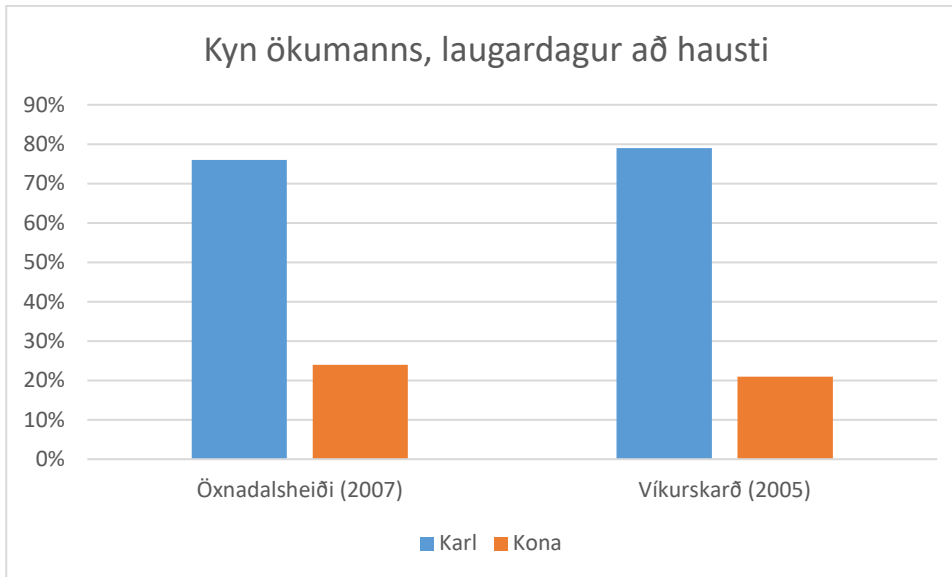
- Hringvegur um Reykjabraut 10 km sunnan við Blönduós, 2011
- Hringvegur við vegamót Axarvegar í Berufirði, 2008
- Hringvegur um Öxnadalshéiði 2007
- Hringvegur um Víkurskarð 2005

- Vestfirðir 2003
- Selfoss 2003
- Snæfellsnes 2002
- Melrakkaslétta 2002
- Hvalfjörður 2002

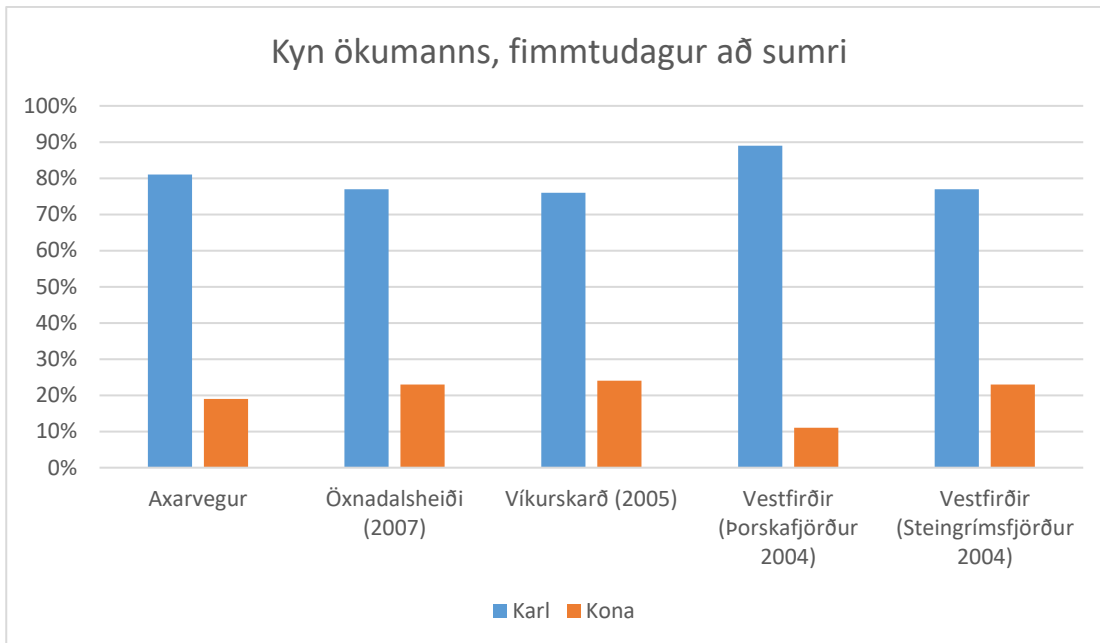
Þessar ferðavenjukannanir eiga það sameiginlegt að innihalda ýmsar upplýsingar um fjölda og tegund farartækja ásamt fjölda vegfarenda. Upplýsingar um kyn ökumanna var þó ekki skráð fyrr en í könnunin á Vesfjörðum árið 2003. Kannanir á Selfossi, Snæfellsnesi, Melrakkasléttu og í Hvalfirði innihalda því ekki upplýsingar um kynjaskiptingu ökumanna. Hinar kannanirnar innihalda upplýsingar um kynjaskiptingu ökumanna. Allar kannanirnar voru framkvæmdar bæði á fimmtudegi og laugardegi, en hins vegar var misjafnt hvort þær voru framkvæmdar að sumri til eða hausti til. Þar sem töliverður munur gat verið á farþegafjölda og kyni ökumanns í hverjum bíl hvort um var að ræða fimmtudag eða laugardag eða sumar eða haust sýna eftirfarandi gröf samanburð á könnunum sem gerðar eru á sama tíma ársins. Það skal tekið fram að eingöngu er um gögn að ræða fyrir fólksbíla.



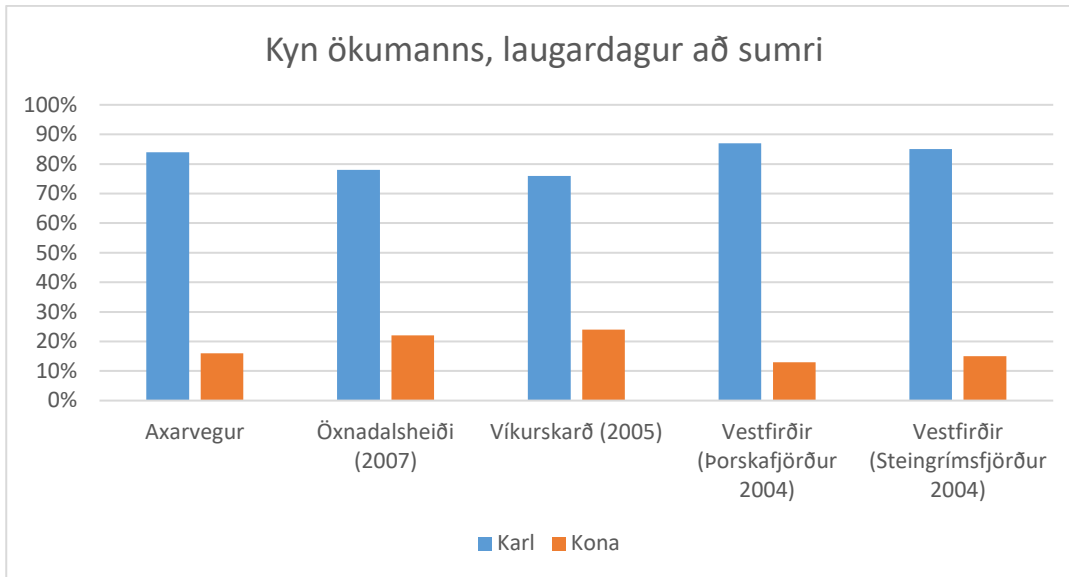
Mynd 8-4 Kyn ökumanns á fimmtudegi að hausti. Meðalfjöldi farþega í bíl er á bilinu 1,9-2,1 (ökumaður ásamt farþegum)



Mynd 8-5 Kyn ökumanns á laugardegi að hausti. Meðalfjöldi farþega í bíl er á bilinu 2,3-2,7 (ökumaður ásamt farþegum)



Mynd 8-6 Kyn ökumanns á fimmtudegi að sumri. Meðalfjöldi farþega í bíl er á bilinu 2,5-2,7 (ökumaður ásamt farþegum)



Mynd 8-7 Kyn ökumanns á laugardegi að sumri. Meðalfjöldi farþega í bíl er á bilinu 2,6 (ökumaður ásamt farþegum)

Það er í raun talsvert sláandi að sjá niðurstöður fyrir kyn ökumanns því í öllum tilfellum eru karlar í miklum meirihluta, eða um 75-80% ökumanna en konur eingöngu 20-25%. Ekki var skráð í könnuninum hvort um væri að ræða farþega í bílnum með bílstjórnunum og því er erfitt að átta sig á hvort staðan er einfaldlega sú að karlar eru að nota vegakerfið út á landi í miklu meira mæli en konur eða hvort staðan er sú að ef karl og kona eru saman í bíl að þá sé karlinn alltaf við stýrið ?

Kannanir erlendis frá (Institute of Advanced Motorists og University of Washington) sýna nokkuð skýrt að ef hjón/pör ferðast saman í bíl að þá er mikið líklegra að maðurinn sitji við stýrið. Meira að segja í fjölskyldum sem skilgreina sjálfar sig sem „feminískar“ keyrir maðurinn í 9 af hverjum 10 tilfellum sem bæði kynin eru saman í bíl. Helstu ástæður sem þessar erlendu kannanir hafa skrifað um eru eftirfarandi:

- Körlum finnst almennt skemmtilegra að keyra bíl en konur
- Hefðir og venjur
- Karlar eru betri að rata
- Konur eru hræddari við að keyra
- Konur velja að keyra ekki ef það er völ á öðrum bílstjóra

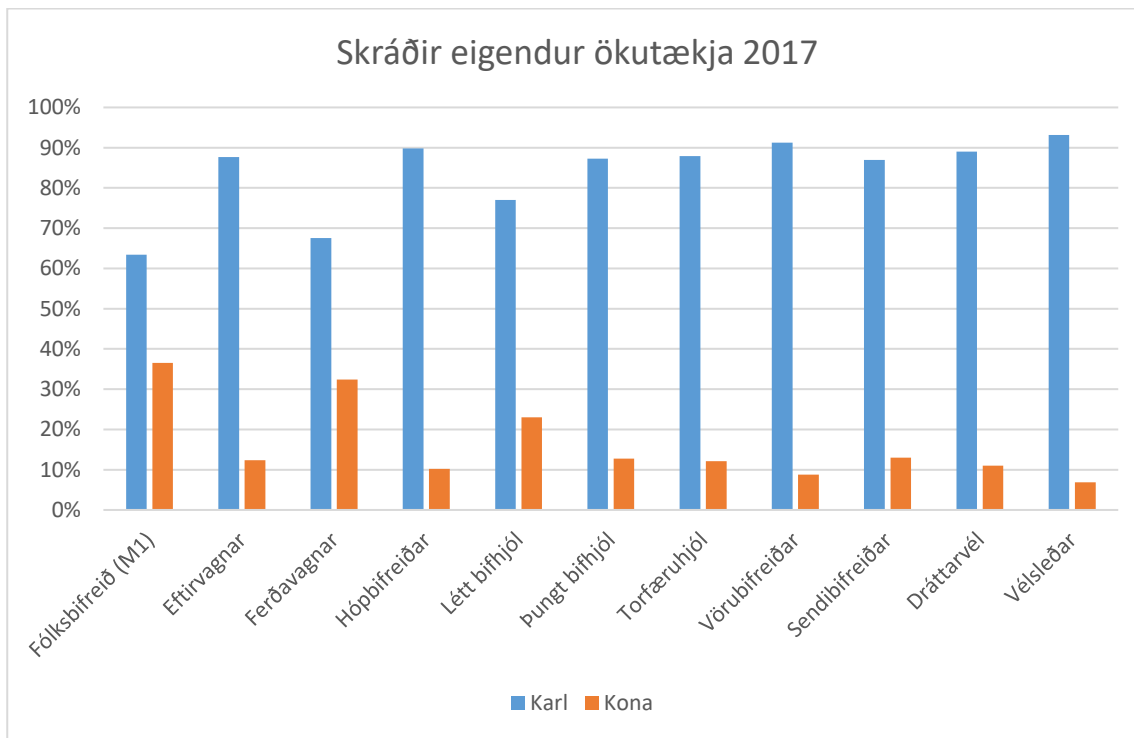
Því miður fannst ekki nein vísindaleg rannsókn í þessu verkefni til að styðja við þessar ástæður. Það er engu að síður áhugavert að bera þessar ástæður saman við niðurstöður verkefna um vinnusóknarsvæði (kafli 7) sem sýna skýrt að konum finnst erfiðir vegkaflar eins og fjallvegir og heiðar mun meira fráhrindandi en körlum. Sömuleiðis sýna niðurstöðurnar að konur vinna í miklu meira mæli nær heimilinu heldur en karlarnir.

Áhugavert væri að rannsaka nánar hvort að fjármagn sem veitt hefur verið í samgönguinnviði héraðs á síðustu áratugum taki nógu mikið tillit til sjónarmiða kvenna. Það er til dæmis hægt að ímynda sér tilfelli þar sem úrbætur í samgöngumálum stytta vegalengdir milli byggðarkjarna og eru þannig notaðar sem rök til að styrkja byggðarkjarnanna. Á sama tíma gæti samgöngubótin einnig verið notuð til að réttlæta sameiningu skóla í byggðarkjörnum sem leiðir til þess að börn úr einum byggðarkjarna þurfa að ferðast mun lengra en áður. Það aftur leiðir af sér óánægju hjá konum í fjölskyldum barnanna sem getur aftur leitt af sér að fjölskyldur flytjast á brott. Þannig er samgöngubótin sem átti að styrkja byggðarkjarnann óbeint

búin að leiða af sér hið gagnstæða. Þar sem konur ferðast meira gangandi en karlmenn má einnig velta fyrir sér mikilvægi þess að sestja meira fé í öruggar leiðir fyrir fótgangandi meðfram þjóðvegum í þéttbýli um allt land.

9 Bílaeign landsmanna

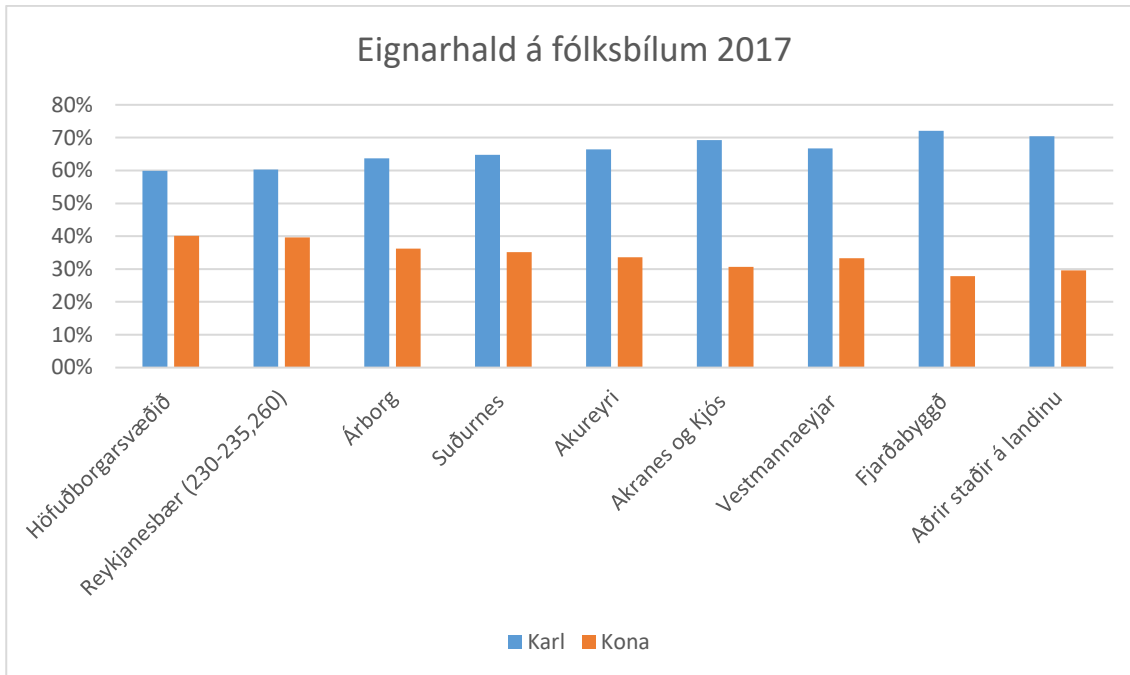
Ökutækjaskrá Samgöngustofu inniheldur upplýsingar um bílaeign landsmanna og samsetningu bílaflotans. Þegar skoðað er eignarhald á öllum tegundum ökutækja koma nokkuð sláandi niðurstöður í ljós þar sem karlar eru í öllum tilvikum í miklum meirihluta skráðir eigendur ökutækja (sjá Mynd 9-1).



Mynd 9-1 Skráðir eigendur ökutækja á Íslandi 2017 eftir kyni og mismunandi ökutækjategund

Þær ökutækjategundir sem konur eru einna helst skráðar fyrir eru fólksbílar og ferðavagnar en hlutdeild kvenna þar er 32-37%. Létt bifhjól koma þar á eftir með 23% eignarhald kvenna. Á öðrum ökutækjategundum er eignarhald kvenna bara rétt um 7-13% sem verður að teljast afskaplega lágt.

Eignarhald á fólksbílum var einnig skoðað eftir landssvæðum (Mynd 9-2). Þar kemur í ljós að hlutfallsleg fólksbílaeign kvenna er mest á höfuðborgarsvæðinu og í Reykjanesbæ, um 40%. Annars staðar á landinu er hlutfallsleg fólksbílaeign kvenna í kringum 30-35%, hún fer þó undir 30% í Fjarðabyggð, sem kemur kannski ekki á óvart miðað við kynjahlutfall á því svæði, sjá nánar í kafla 5.5.

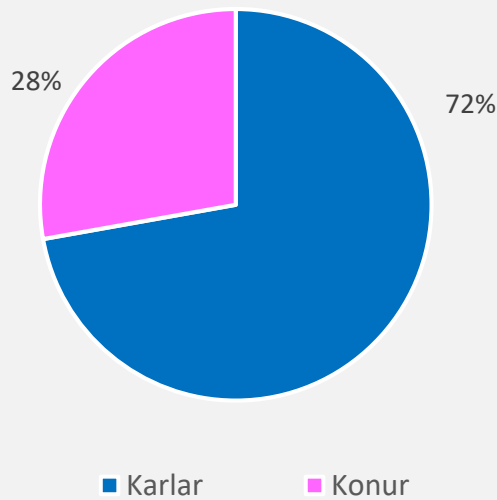


Mynd 9-2 Eignarhald á fólksbílum 2017 eftir kyni og staðsetningu á landinu.

Það skal þó tekið fram að ekki er hægt að fullyrða neitt um notkun ökutækjanna út frá eignarhaldi, það getur t.d vel verið að fólksbíl í eigu karls í hjónabandi/sambúð sé notaður meira af konunni í sambandinu. Eignarhaldið gefur hins vegar skýra mynd um hefðir og venjur í þessum málum og áhugavert væri að fylgja þessum gögnum eftir með nánari rannsókn á ástæðum þess að karlarnir virðast í miklum meirihluta sjá um bílamál heldur en konurnar.

Í þessu verkefni voru gögnin fyrir bílaeign einnig samkeyrð við hjúskaparstöðu til að kanna þá kenningu skýrsluhöfunda að konur sem eru giftar/í sambúð séu síður skráðar fyrir bíl (því eiginmaðurinn er skráður) miðað við konur sem eru ógiftar/ekki í sambúð. Óhætt er að segja að niðurstöðurnar hafi komið á óvart því lítil munur er á eignarhaldi eftir hjúskaparstöðu eða fjölskylduformi. Í mengi fólks sem er gift/í sambúð eru konur skráðar fyrir ökutækjum í tæplega 28% tilvika en karlar í rúmlega 72% tilvika (Mynd 9-3)

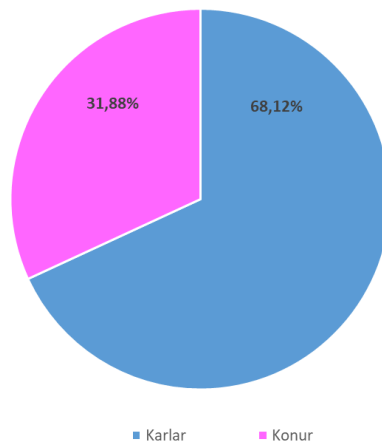
Skipting giftra / eða í sambúð eftir kyni sem skráð er fyrir bifreið



Mynd 9-3 Eignarhald á fólksbílum 2017 hjá fólki sem er með hjúskaparstöðu gift/í sambúð í þjóðskrá.

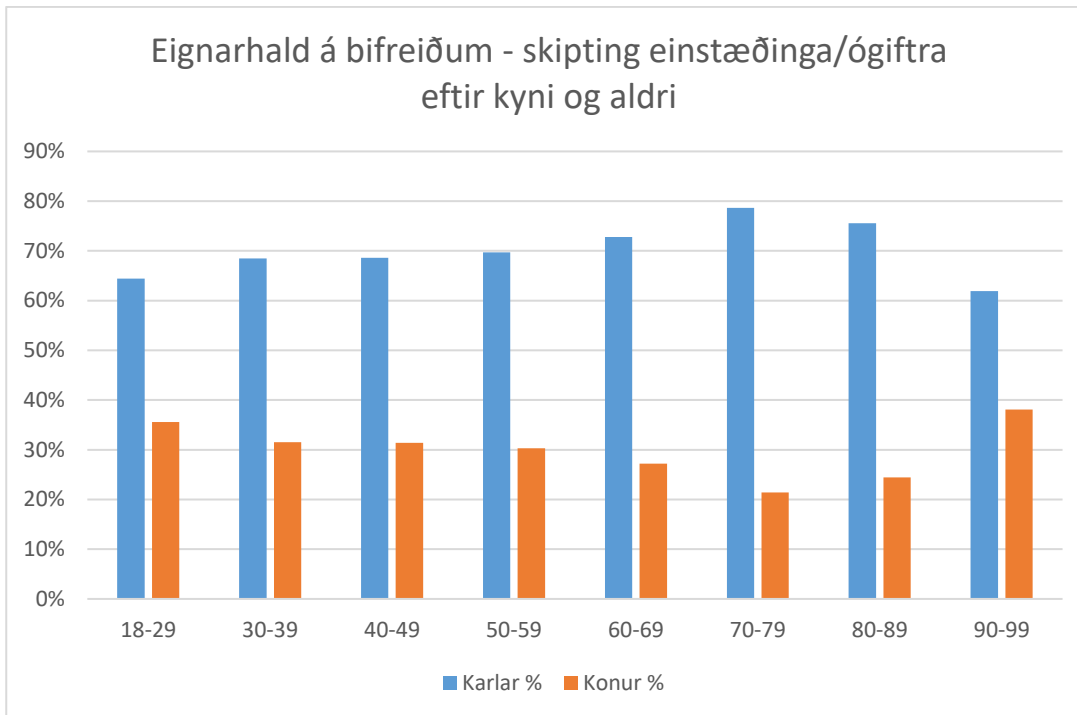
Þegar mengi fólks sem er skráð einstætt/ógift var skoðað kom í ljós að fleiri konur eru þá skráðar fyrir bíl en ekki mikið fleiri, hlutfallið fer upp í tæp 32% en er ennþá 68% hjá körlum.

Skipting einstæðinga/ógiftra eftir kyni sem skráðir eru fyrir bifreið



Mynd 9-4 Eignarhald á bifreiðum 2017 hjá fólki sem er með hjúskaparstöðu einstætt/ógift í þjóðskrá

Önnur kenning skýrsluhöfunda snéri að því að mögulega væri munur á eignarhaldi eftir aldurshópum, að eldri einstæðar konur væru frekar skráðar fyrir bíl en yngri þar sem þær noti frekar aðra ferðamáta og ráðstöfuðu fé sínu frekar í annað en bíla. Svo reyndist hins vegar ekki vera því niðurstöður sýndu að í yngri aldurshópnum eru rúmlega 30% kvenna skráðar fyrir bifreið, það minnkar svo hægt og rólega eftir aldri og er lægst í aldurshópnum 70-79 ára eða einungis rúm 20%. Eftir áttætt hækkar hlutfallið svo aftur sem helgast sennilegast af meira langlífi kvenna en karla.



Mynd 9-5 Eignarhald á bifreiðum 2017 hjá fólki sem er með hjúskaparstöðu einstætt/ógift í þjóðskrá, skipt eftir aldurshópum.

Ef skoðaðar eru beinn fjöldi einstæðra bifreiðaeiganda eru 29.104 einstæðar konur skráðar fyrir bifreið en 62.184 einstæðir karlar. Þá vaknaði upp sú spurning hvort að heildarfjöldi einstæðra karla á landinu væri mögulega meiri en einstæðra kvenna. Samkvæmtu upplýsingum Hagstofu fyrir 1.jan 2018 er því þó einmitt öfugt farið, heildarfjöldi einstæðra kvenna er meiri en einstæðra karla. Konurnar eru 57.932 en karlarnir 56.942. Þannig eru 5.200 fleiri einstæðir karlar skráðir fyrir bifreið en finnast á landinu, sem skýrist væntanlega af því að töluvert af körlum er skráð fyrir meira en einni bifreið. Með nokkuð mikilli einföldun má segja að hver einasti einstæði karl á landinu sé skráður fyrir 1,1 bifreið en hver einasta einstæða kona einungis hálfri bifreið.

Það sem er því áhugaverðast og jafnvel sláandi er að 29.000 einstæðar konur eru ekki skráðar fyrir neinni bifreið, stóra spurningin er því hvernig þessar konur ferðast? Notaðu þær aðra ferðamáta eins og almenningssamgöngur, hjól og ganga? Eða eru þær mögulega meira að nýta sér fjölskyldu og vini til þess að fá far hjá?

Þar sem þessi skýrsla er áfangaskýrsla í verkefninu verður haldið áfram að reyna að kryfja gögn um eignarhald og ferðamáta nánar á næstu mánuðum.

10 Heimildaskrá

1. Gyða Margrét Pétursdóttur: „Within the aura of gender equality: Icelandic work culture, gender relations and family responsibility: a holistic approach“. HÍ: 2009.
2. Loftslagsmál og kynjaáhrif þeirra – áfangaskýrsla I – Umhverfissráðuneytið 15.ágúst 2012
3. Loftslagsmál og kynjaáhrif þeirra – áfangaskýrsla II – Umhverfissráðuneytið 15.júní 2013
4. Loftslagsmál og kynjaáhrif þeirra – lokaskýrsla – Umhverfissráðuneytið 9.september 2014
5. Staða kynjanna fyrir Héðinsfjarðargöng, Andrea Hjálmsdóttir, Háskólinn á Akureyri, júní 2014
6. Héðinsfjarðargöng og staða kynjanna, Áfangaskýrsla II, Andrea Hjálmsdóttir, Háskólinn á Akureyri, júní 2012
7. Staða kynjanna fyrir og eftir opnun Héðinsfjarðarganga: Samgöngur, viðhorf til vinnumarkaðar og verkaskipting á heimilum. Andrea Hjálmsdóttir Háskólanum á Akureyri og Atli Hafþórsson Háskóla Íslands. Útgefandi Félagsfræðingafélag Íslands, Íslenska Þjóðfélagið, 5. Árg 2015
8. Ferðamynstur og ferðafjöldi – Höfuðborgarsvæðið. Lilja G Karlsdóttir – Viaplan. Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar mars 2016
9. Vinnusóknarmynstur og vinnusóknarsvæði – Austurland. Lilja G. Karlsdóttir – Viaplan. Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar janúar 2016
10. Ferðamynstur og vinnusóknarsvæði – Akureyri og Húsavík. Lilja G. Karlsdóttir – Viaplan. Bygðarannsóknarsjóður nóvember 2016.
11. Ferðamynstur og vinnusóknarsvæði, Norðanverðir Vestfirðir. Lilja G. Karlsdóttir – Viaplan. Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar janúar 2017
12. Árs- og samfélagsskýrsla Isavia 2016
13. Innanríkisráðuneytið: Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands, febrúar 2014.
14. Innanlandsflug og fjarskipti, september 2013. Könnun framkvæmd af Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands
15. Ferðavenjukönnun meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins, Heildarskýrsla okt-des 2017, Capacent Gallup
16. Umferðarkönnun: Hringvegur við Reykjabraut, Ágúst 2012, Vegagerðin
17. Mainstreaming Gender in road Transport:Operational guidance for World Bank Staff, Mars 2010, The World Bank Group Washington D.C
18. Gender imbalances in European Regions , ESPON, Febrúar 2013.
19. Adapting to, or mitigating demographic challenges in the Nordic countries, Nordregio, 2015
20. <https://politiken.dk/indland/art5427404/Unge-kvinder-flygter-fra-Udkantsdanmark>
21. https://www.samgongustofa.is/media/umferd/skyrslur/2017_aksturshegdu-kynning.pdf
22. [https://www.samgongustofa.is/media/umferd/Banaslys-i-umferdinni-1915-2014-Oli-H-loka-\(1\).pdf](https://www.samgongustofa.is/media/umferd/Banaslys-i-umferdinni-1915-2014-Oli-H-loka-(1).pdf)