

# Likestilling i transport

Randi Hjorthol og Katrine Næss Kjørstad

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0704-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0705-0 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2006

---

**Tittel:** Likestilling i transport

**Forfatter(e):** Randi Hjorthol; Katrine Næss Kjørstad

TØI rapport 866/2006

Oslo, 2006-12

49 sider

ISBN 978-82-480-0704-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0705-0 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Samferdselsdepartementet

**Prosjekt:** 3210 Likestilling i transport

**Prosjektleder:** Randi Hjorthol

**Kvalitetsansvarlig:** Marika Kolbenstvedt

**Emneord:**

Likestilling; Transport; Norge

**Sammendrag:**

Rapporten "Likestilling i transport" er utarbeidet for Samferdselsdepartementet som et kunnskapsgrunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019. Hensikten er å undersøke kvinners og menns ulike behov for transport og å analysere hvilke konsekvenser dette har for transportpolitikken. Transport er først og fremst et hjelpemiddel. Rapporten går derfor inn på samfunnsmessige områder, som arbeid og familie, for å få fram kjønnsmessige forskjeller av betydning for transportbehov. Kvinner jobber oftere i offentlig sektor enn menn, de har lavere inntekt og færre frynsegoder. Kvinner har hovedansvar for husholdsarbeid. De har dårligere tilgang til bil enn menn og er dermed mer avhengig av kollektivtransport. Flere kvinner enn menn er utrygge når de reiser med buss, trikk eller bane. Kvinner har flere omsorgsreiser og innkjøpsreiser enn menn. De har kortere arbeidsreiser og velger arbeid innenfor et mer begrenset område.

---

**Title:** Gender equality in transport

**Author(s):** Randi Hjorthol; Katrine Næss Kjørstad

TØI report 866/2006

Oslo: 2006-12

49 pages

ISBN 978-82-480-0704-3 Paper version

ISBN 978-82-480-0705-0 Electronic version

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

The Ministry of Transport and Communication

**Project:** 3210 Gender equality in transport

**Project manager:** Randi Hjorthol

**Quality manager:** Marika Kolbenstvedt

**Key words:**

Gender equality; Transport, Norway

**Summary:**

The report "Gender equality in transport" is prepared for the Norwegian Ministry of Transport and Communication for their work with the National Transport Plan (NTP) for the period 2010-2019. The purpose is to illuminate the different needs of transport and how equality between the genders can be taken account of in the transport policy. To deal with gender differences in transport the report analyses the social context that creates transport needs. Women work more frequently in the public sector. They have lower income and less fringe benefits. Women are responsible for household work. They have less access to cars than men and are more dependent on public transport. More women than men feel unsafe when travelling by public transport. Women have more trips related to household work than men, and their work trips are shorter.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Likestilling i transport er skrevet på oppdrag for Samferdselsdepartementet. Oppdraget er et ledd i forarbeidet til nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019, der Samferdselsdepartementet ønsker en utredning om transportens betydning for likestilling mellom kjønnene.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært forskningsleder Randi Hjorthol. Hun har skrevet kapitlene 1-4, samt kapittel 6. Kapittel 5 er skrevet i samarbeid med forsker Katrine Næss Kjørstad. Arbeidet har vært fulgt av Magnus Bøen og Borghild Ollestad i Samferdselsdepartementet. De har kommet med verdifulle innspill underveis.

Avdelingsleder Marika Kolbenstvedt har kvalitetssikret arbeidet. Tove Ekstrøm har hatt ansvaret for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, desember 2006  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Marika Kolbenstvedt*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1. Bakgrunn og problemstilling .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Den samfunnmessige konteksten for transportbehov for kvinner og menn .....</b>	<b>5</b>
2.1 De sosiale forholdene mellom kjønn .....	5
2.2 Sysselsetting og inntekt .....	6
2.3 Tidsbruk .....	6
<b>3. Tilgang til transportressurser og helsemessige aspekter .....</b>	<b>9</b>
3.1 Førekortinnehav – likestilling – bare et spørsmål om tid? .....	9
3.2 Tilgang til bil og transportrelaterte frynsegoder .....	11
3.4 Transportrelaterte frynsegoder .....	13
3.5 Helsemessige problemer knyttet til ulike reisemåter .....	14
3.6 Oppsummering og diskusjon av tiltak .....	15
<b>4. De daglige reisene, omfang, formål og transportmiddelbruk.....</b>	<b>17</b>
4.1 Reisesenes omfang .....	17
4.2 Reiseformålene er fremdeles kjønnsdelt .....	18
4.3 Bilbruk fremdeles høyest blant menn .....	19
4.4 Arbeidsreisen .....	21
4.5 Oppsummering og diskusjon av utvikling, tiltak og kunnskapsbehov .....	25
<b>5 Motiver for bruk, holdning til og oppfatning av ulike transportmidler.....</b>	<b>27</b>
5.1 Menn er mer opptatt av bil enn kvinner .....	27
5.2 Kvinner er mer positivt innstilt til kollektivtransport enn menn .....	29
5.3 Kvinner opplever større utrygghet i trafikkmiljøet .....	32
5.4 Oppsummering, utvikling og tiltak .....	35
<b>6 Tendenser framover og transportpolitiske tiltak.....</b>	<b>36</b>
6.1 Dagens likestillingssituasjon på transportområdet .....	36
6.2 Utviklingen framover – hvilke trekk vil påvirke likestilling i transport? .....	37
6.3 Transportens betydning for andre sektorer .....	38
6.4 Tiltak innenfor transportområdet som kan øke likestillingen på kort og lang sikt .....	38
6.5 Det er mye vi ikke vet .....	40
<b>Referanser: .....</b>	<b>42</b>
Vedleggstabeller: .....	45



## Sammendrag:

# Likestilling i transport

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019 ønsker Samferdselsdepartementet å få gjennomført en utredning om transportpolitikkenes betydning for likestilling mellom kjønnene. Utredningen skal belyse ulikheter i de to kjønns *behov* for transporttjenester, og vise hvordan slike forhold kan bli ivaretatt ved utformingen av transportpolitikken. Hovedvekten i denne utredningen er lagt på å få fram forskjeller i reisevaner og behov for kvinner og menn og diskutere hvilke transportpolitiske tiltak som eventuelt bør settes inn for at begge grupper skal gis samme mulighet for å få dekket sine transportbehov.

Utredningen omfatter *ikke* undersøkelser eller analyse av i hvilken grad menn og kvinner har samme mulighet til å påvirke transportsystemets utforming og forvaltning.

## Transportbehov må knyttes til en samfunnsmessig kontekst

Transport er i liten grad et mål i seg selv. I all hovedsak er den et hjelpemiddel for å oppnå andre mål eller tilfredsstillende andre behov. Derfor er det viktig å plassere transport i en samfunnsmessig kontekst, der man viser hvilke mål som skal oppnås med transport eller behov som krever transport for å tilfredsstilles.

Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) definerer velferd ut fra tilfredsstillelsen av behov knyttet til:

- å ha
- å elske
- å være

I Allardts nordiske undersøkelse er inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifisert under det *å ha*. Naboskapsrelasjoner, familiefellesskap og vennsforbindelser, menneskelig samhandling tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattelighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*. Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser. De er viktige både som resultat og som innsatsfaktorer. Sysselsetting, det å ha et arbeid, gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvrealisering. Det betyr for eksempel at ulike sider ved lønnsarbeid kan plasseres under både det *å ha* og det *å være*.

Knytter vi transportbehovet til denne måten å betrakte velferd på, vil transport og transportressurser være hjelpemidler til å tilfredsstillende behovene på disse tre velferdsområdene. Transport blir et slags avledet behov. Tilgang til transportressurser er med på å betinge mulighetene for deltakelse på de ulike

velferdsarenaene, og reisevirksomheten blir grove indikatorer på deltakelsen. Helt forenklet kan man si at innkjøpsreiser og arbeidsreiser er indikatorer på *å ha*, besøks- og omsorgsreiser et uttrykk for samhandling (*å elske*), mens fritidsreiser av ulike slag knyttes til *å være*.

Transportbehovet kan dermed knyttes til samfunnsmessige områder som er viktige for både kvinner og menn. I denne rapporten fokuseres det på tre områder; arbeidsmarkedet og forhold knyttet til lønnsarbeid, husholdsarbeid, som omfatter ubetalt arbeid for familie/hushold, og det tredje er omsorg for barn og annet ubetalt omsorgsarbeid.

Tilpasninger på arbeidsmarkedet og forhold knyttet til lønnsarbeid er et av de viktigste grunnlagene for personens ressursmessige situasjon, både økonomisk og tidsmessig. Ulikheter knyttet til arbeidsmessige forhold vil derfor kunne bety forskjeller i tilgang på transportressurser og behov for å reise. Ulike posisjoner på arbeidsmarkedet betyr også ofte ulik tilgang til goder knyttet til arbeidsforholdet i form av "frynsegoder". Fremdeles har kvinner gjennomsnittlig lavere inntekt enn menn. De jobber oftere i offentlig sektor, i omsorgs- og serviceyrker enn hva menn gjør.

Husholdsarbeid er først og fremst knyttet til den daglig "drift" av familien. Det betyr planlegging, innkjøp, matlaging, vask mv. Til dette arbeidet er det også knyttet reiseaktivitet og behov for transportressurser. Hvordan dette arbeidet fordeles innenfor et hushold, har betydning både for tidsbruk og for tidsbindinger, noe som er med på å danne grunnlag for transportbehovet.

Tidsnyttingsundersøkelsen viser at kvinner fremdeles har hovedansvar for husarbeid og driften av familien, selv om det har vært endringer mot mindre forskjeller i løpet av de siste 20 årene.

Det samme gjelder omsorgsarbeid knyttet til barn. Barn må følges opp. Denne typen oppgaver kan vanligvis ikke utsettes eller forlegges til et annet sted. Barn må følges til og hentes i barnehagen og på skolen innenfor bestemte tidsrammer. Barn deltar gjerne i flere organiserte fritidsaktiviteter. Tids- og stedsbindingene til dette omsorgsarbeidet er derfor minst like sterke som for lønnsarbeid.

Transportbehovet som dette utløser, knyttes både til tidspress og nødvendigheten av "fraktrøskap". Tidsnyttingsundersøkelsen viser at kvinner fremdeles har hovedansvar for husarbeid og driften av familien, selv om det har vært endringer i løpet av de siste 20 årene. Dette gjelder også omsorgsarbeid for barn og andre.

Disse utviklingstrekkene og forskjellene mellom kjønnene har romlige, tidsmessige og økonomiske virkninger på kvinners og menns daglig reiser og transportbruk. Endringer i kvinners og menns posisjon både på arbeidsmarkedet og i familien vil kunne endre betingelsene for transportbehovet.

## Forutsetningene for å reise er ulike

Det betydelige forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder private transportressurser. Flere menn enn kvinner har førerkort for bil, 92 mot 82 prosent. Forskjellene i de yngre aldersgruppene (25-45 år) er relativt små i forhold til blant de eldre, slik at når dagens 25-åring har kommet opp i 60-70-årsalderen,



vil mye av disse forskjellene være borte. På den andre siden ser vi også tendenser til at de yngste venter med å ta førerkort, jentene mer enn guttene.

I alle aldersgrupper har kvinner dårligere tilgang til bil enn det menn har. I gjennomsnitt har 74 prosent av menn alltid tilgang til bil, mens 62 prosent av kvinnene er i samme situasjon. Forskjellen er størst blant dem som er 67 år eller eldre, 87 mot 40 prosent. Minst forskjell er det i aldersgruppen 35-44 år, 86 mot 82 prosent. De som har særlig dårlig tilgang til bil er enslige kvinner, kvinner med lav inntekt og de som er bosatt i storbyene, særlig i Oslo.

Både lavere andel som har førerkort og dårligere tilgang på bil betyr at kvinnene i større grad enn menn har behov for alternativer til privat transport. Kollektive reisetilbud er mer nødvendig for de som, av forskjellige årsaker, ikke har mulighet til eller vil anskaffe seg bil.

Frynsegoder som firmabil, andre former for tilskudd til bilhold og bilbruk, samt gratis parkering er arbeidsrelaterte goder menn nyter godt av i større utstrekning enn hva kvinner gjør. Hver femte mann har en eller annen form for bilgodtgjørelse, mens sju prosent av kvinnene har det. Skattemessige regler knyttet til slike goder vil derfor ha en kjønnsmessig fordelings effekt.

## **Kvinner og menns reisemønstre er forskjellige**

Det er fremdeles slik at kvinner har noen flere reiser knyttet til omsorg for barn og husholdningsoppgaver enn det menn har (1,33 mot 1,19 per dag), også når det kontrolleres for utdanning, inntekt og alder. Forskjellene er relativt små, men de har endret seg ganske lite over tid, noe som tyder på at dette er kjønnsdelt arbeid knyttet til normer som endres langsomt. Man kan altså forvente seg at det over relativt lang tid vil være kvinner som har hovedansvar for denne typen oppgaver og dermed reiser knyttet til dem.

Kvinner kjører fremdeles mindre bil enn menn og bruker kollektivtransport oftere. I 2005 var 62 prosent av menns daglige reiser gjort som bilfører. Den tilsvarende andel for kvinner var 47 prosent. I lang tid framover vil det være en gruppe av kvinner som ikke er bilbrukere, og som vil ha behov for alternativer til bil. Kvinner og menn har forskjellig oppfatning av transportmidlene. De vektlegger ulike kvaliteter. Generelt kan vi si at menn er mer opptatt av bil enn kvinner, mens kvinner på sin side har en mer positiv oppfatning av kollektivtransporten enn hva menn har.

Når det gjelder arbeidsreisen har kvinner fremdeles kortere avstand til jobben enn menn: 10,3 km mot 16,3 km. Men det er forskjell mellom kvinnegrupper. Kvinner med lav utdanning tar "til takke" med jobber som er i nærheten, mens kvinner som har høy utdanning ser ut til å reise lengre for å få tak i en type jobb de er kvalifisert for og interessert i. Menn ser ut til å være mindre avstandsfølsomme og velger jobb mer uavhengig av avstand på alle utdanningsnivåer.

## Tiltak for å fremme likestilling i transport

Både lavere andel med førerkort og dårligere tilgang til bil betyr at kvinner i større grad enn menn har behov for kollektive reisetilbud enn menn. I tillegg til trafikk- og miljømessige begrunnelser for å ha et godt kollektivtilbud, har det også fordelingsmessige virkninger som kan knyttes til kjønnsforskjeller.

Skattemessige regler knyttet til transportrelaterte frynsegoder, som menn har flere av enn kvinner, vil ha en kjønnsmessig fordelingseffekt. Gratis parkering ved arbeidsplassen er ikke skattlagt, men dersom arbeidsgiver ønsker å subsidiere kollektivreiser til og fra arbeid, er dette skattepliktig, en regel som også har kjønnsmessig fordelingseffekt, hver fall på kort sikt. Når det gjelder skatte- og fradragregler som er knyttet til persontransport, kan det være behov for å gå mer nøye gjennom dem for å undersøke i hvilken utstrekning de har kjønnsmessige fordelingsvirkninger.

Eldre vil utgjøre en betydelig andel av befolkningen i relativt nær fremtid. Trafikksystemet må ta hensyn til denne aldersgruppen. Flertallet i gruppen er kvinner, men den vil også omfatte menn. På kort sikt vil kvinnegruppen omfatte mange uten førerkort, så et tilpasset kollektivtilbud vil være det viktigste for den eldre gruppen. Etter hvert vil svært mange av dem også ha førerkort for bil, slik at oppfriskningskurs vil bli stadig mer aktuelt.

I samfunnsøkonomiske analyser er tidsverdier knyttet til reisetyper en viktig komponent for å vurdere nytten av investeringer og tiltak. Tidsgevinster knyttet til tjenestereiser vurderes mangedobbelt i forhold til andre reiser, i og med at det regnes et produksjonsbortfall når man er på reise i arbeidstiden. I den svenske regjeringens proposisjon om "Moderna transporter" (2005/06:160) spør man om det er rimelig at servicereiser, slik som å følge/hente barn, gjøre innkjøp av dagligvarer etc, skal ha samme lave tidsverdi i den samfunnsøkonomiske kalkylemodellen som reiser knyttet til underholdning og fritid. Ved å verdsette tidsbruk på disse reisemålene høyere i modellen, antar man at kalkylene vil kunne gi andre resultater. De mener videre at siden kvinner gjør flere slike reiser enn menn, bidrar en slik endring av modellen til et mer likestilt transportsystem. Hvor stor betydning dette eventuelt vil få, er vanskelig å si uten å gå inn i beregningene.

Tiltak for å forstørre arbeidsmarkedsregioner ("regionforstørring") vha investeringer i infrastruktur vil ikke nødvendigvis komme kvinner til gode. Tidsmessige og avstandsmessige bindinger kan være en barriere som betyr at kvinner ikke har samme mulighet som menn til å utnytte arbeidsmarkedstilbudene. Det trengs mer kunnskap om hvilke muligheter henholdsvis kvinner og menn har for dagpendling og hvilke betingelser som eventuelt må endres for at mulighetene kan bli like for begge kjønn.

Når kvinner og menn får mer like reisemønstre, kan man spørre om holdningene vil endres. Det ser imidlertid ut til at det er forskjeller i kvinners og menns verdisyn. Det kommer til uttrykk i politisk stemmegivning og tilkjennegis gjennom miljøorientering. I et miljøperspektiv kan man si at det er bedre å la kvinnene være et transportpolitisk forbilde enn menn. Deres reisepraktis og oppfatninger av transportmidlene har en bedre "miljøprofil" enn tilsvarende for menn. Tiltak bør derfor rettes inn mot reduksjon av bilbruk blant dem som i dag er

storforbrukere av bil, på samme tid som det bør skje en forbedring av det kollektive reisetilbudet for å fremme likestilling.

Opplevelsen av utrygghet knyttet til bruk av kollektivtilbudet er mye vanligere blant kvinner enn blant menn. Forbedringer av det fysiske miljøet, utforming av terminaler og stasjoner og sikkerhetskontroll på transportmidlene er tiltak som både fremmer likestilling og tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.

## Kunnskapsbehov

Analysene og diskusjonen som er presentert i denne rapporten er basert på tilgjengelig data og statistikk. En viktig datakilde er den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som gjentas hvert fjerde år. Den gir et svært godt bilde av hva slags transportressurser forskjellige grupper i befolkningen har, hva slags reiser som gjennomføres og hvordan dette skjer. Denne kontinuerlige oppfølgingen av reiseaktiviteten blant befolkningsgrupper er svært viktig som grunnlag for transportpolitikken.

Det som de nasjonale reisevaneundersøkelsene *ikke* forteller, er hvilke reiser som ikke gjøres eller kan gjøres fordi den som ønsker å reise møter barrierer av økonomiske, tidsmessige, praktiske eller andre grunner. Undersøkelser fra andre land peker i retning av at kvinner i større grad enn menn ikke får tilfredsstilt sine reisebehov på grunn av slike hindringer. Denne typen undersøkelser er ikke gjort i Norge. Sammenliknet med de tradisjonelle reisevaneundersøkelsene trenger man å gå mer i dybden når det gjelder aktiviteter og organisering av dagligliv.

Et spesielt aspekt ved denne typen problemstillinger er kvinners antatte avstandsfølsomhet. Dette er aktuelt i diskusjonen om utvidelse av arbeidsmarkeder (regionforstørring). Dette er et felt hvor det finnes svært lite forskning knyttet til likestilling i Norge, samtidig som det er et aktuelt regionalpolitisk og transportpolitisk virkemiddel.

Et annet tema som reisevanestudier heller ikke gir informasjon om, er hvorfor ulike befolkningsgrupper velger transportmiddel slik de gjør. Hvilke faktorer og motiver er det kvinner og menn har for sine valg? Resultatene fra de undersøkelsene vi har referert i denne rapporten, peker i retning av at kvinner og menn har ulike holdninger knyttet til trafikk og miljø, men det er få undersøkelser som har hatt dette som eget tema. Kunnskap både om faktiske forhold og holdninger knyttet til bruk av transportmidlene (både bil og kollektive tilbud) blant kvinner og menn mangler. Dette er kunnskap som er viktig med tanke på å oppnå likestilling på transportfeltet.

Denne utredningen har ikke sett på i hvilken grad menn og kvinner har samme mulighet til å påvirke transportsystemets utforming og forvaltning. For utvikling av likestilling i transport er det viktig å undersøke hvilke muligheter kvinner har i forhold til menn. Det bør derfor gjøres undersøkelser av kvinners og menns representasjon i besluttsende organer innenfor transport, og av fordelingen mellom de to kjønn i de forskjellige offentlige myndigheter, organisasjoner og bedrifter som er tilknyttet transportområdet.



**Summary:**

## **Gender equality in transport**

In connection with the National Transport Plan (NTP) for the period 2010-2019 the Norwegian Ministry of Transport and Communication has commissioned a study about the impact of transport policy on gender equality. Differences in the need for transport services are to be illuminated in this study, and how equality between the genders can be ensured in the formulation of transport policy is to be discussed.

### **Transport need has to be related to a societal context**

Transport is primarily a derived need. It is mainly a facility used to achieve other goals and satisfy other needs. To study the conditions for gender equality in transport, it must be related to a societal context of significance for both men and women. In this report three social areas are focused; the labour market and topics related to paid work, unpaid household work and caring for children.

Characteristics of the labour market and the working conditions, including salary etc, are one of the most important basis for a person's resource situation, related to both economic and temporal aspects. Differences at the labour market very often also imply variations in access to transport resources and need of transport. Positions in working life often determine the amount of fringe benefits, also related to transport. Women have in average lower income than men, and they more often work in the public sector and have occupations related to health and social work than men.

Household work are primarily the daily "management" of the family. Planning the activities, shopping groceries, preparing meals, washing etc are part of this management. Travel activities and as such need of transport resources are connected to the household work. How this work is distributed between the partners in a household influences both time use and time constraints, that again conditions the transport need. The Norwegian time use studies show that women still have the main responsibility for the household and management of the family, even though there has been changes towards less differences between the genders during the last 20 years.

Caring for children also imply need of transport, often within fixed time-frames. Children have to be taken to day car or school. They very often participate in various organized leisure activities during the week. The temporal and spatial constraints connected to these activities are often stronger than for the working life. The need of transport that these activities arouse are often related to both time pressure and the necessity of a means of transport. The time use studies

reveal that women still spend more time caring for children than men do, even if changes have occurred.

The development on these social areas and the differences between men and women have spatial, temporal and economical consequences for men's and women's daily travel. Changes in men's and women's positions on the labour market and in the family might also change the conditions for transport needs.

## **The conditions for travelling are different**

When it comes to private transport resources the differences between the genders are significant. More men than women have a driving licence, 92 vs 82 percent, but the differences among the young groups (25-45 years) are rather small compared with the elderly groups. When these young generations reach the age of 60-70 years the difference of holding a driving licence between the genders has probably disappeared. On the other hand we see that younger people (18-24 years) postpone or do not obtain a driving licence, and young women more often than young men.

In all age groups women have less access to a car than men. In average 74 percent of the men have always access to a car, while 62 percent of the women are in the same situation. The group who have the poorest access are single women, women with low income and people living in the largest cities, especially in Oslo.

A lower level of driving licence and poorer access to a car among women than among men indicate that women have a greater need for an alternative to private transport than men. A public transport supply are more necessary for women than for men in the situation of today.

Fringe benefits like company cars and other forms of subsidies related to buying and using the car, including free parking, are more common in men's working positions than in women's. Rules of taxation will therefore be important in the discussion of distributional gender effects.

## **Men's and women's travel pattern are different**

When comparing results from travel behaviour studies from twenty years ago with results from 2005, there is still significant differences between men and women. Women have more accompany trips than men, also when controlling for education, income and age. The differences are rather small, but the change has been very little, which indicates that this is gender-divided tasks connected to norms that change slowly. It is therefore reason to believe that women will have the main responsibility also in the (near) future for these tasks and the related trips.

Women use the car less and the public transport more often than men. In 2005 62 percent of men's trip were done as a driver vs 47 percent of women's trips. In the near future a substantial amount of women will not be car users as drivers, and will therefore dependent on other means of transport.

Men and women have different opinion of the car and the public transport. They are not emphasising the same qualities. In general men are more preoccupied by the car than women are, while women have a more positive perception of public transport than men have.

Women have shorter journey to work than men, 10,3 km vs 16,3 km. The difference between the genders has changed very little during the last 20 years. However, there are variations between groups of women. Women with low education settle for jobs in the vicinity, while women with high education travel further to get a type of job according to their qualifications and interests. Men seem to be less sensitive to distance and choose jobs independent of travel length on all educational levels.

## **Policy measures for increasing gender equality in transport**

Both lack of driving licence and poor access to a car among a greater share of women than of men, indicate that women to a larger degree have a need for alternative to private transport. Public transport supply is necessary to those who can not or will not buy a car. In addition to the distributional effects related to gender, there are also good environmental reasons to give priority to investments in public transport.

Taxation rules of fringe benefits related to transport, which men have more of than women, will have gendered distributional effects. For instance there is no tax on free parking, but if the employer wants to benefit their employees with a subsidized season card on public transport, this will be taxable. It might be useful to examine the different taxation- and allowance rules in transport in regard to gendered distributional effects.

The authorities that plan the traffic system have to be aware of the differences in the age distribution of men and women in the elderly groups, especially in the future, when elderly people will account for a larger part of the population. The majority of this group will be women. In the short run many of them will be without driving licence, so an adjusted public transport supply will be most important for some of them. In the longer term most women (and men) will have driving licence and probably also access to a car. For both men and women in these ages courses to brush up their driving skill are to be desired, and adjusting the traffic system to elderly users essential.

In cost-benefit analysis the time values on trips varies. The time value on trips related to production are much higher than trips related to unpaid household work. As the situation is today men's travelling is more worth than women's travelling. To have a more equal transport system, there is a question whether input to this method should be considered.

Infrastructural schemes to enlarge the labour markets will not necessarily benefit women. Spatial and temporal constraints can be barriers which means that women do not have the same possibilities to make use of the same geographical labour market supply. More knowledge is needed on this topic.

When the travel patterns of men and women slowly are converging, one question is if their attitudes related to transport also are becoming more alike. There are

indications, however, that there are differences in men's and women's values that is reflected in their political voting and orientation in environmental questions. In an environmental perspective it can be claimed that it is better to use women's transport behaviour as a model than men's. Their travel practice and perception of the transport means have a better "environmental profile" than that of men. Means against "over-consumption" of the car and simultaneously making the public transport supply better will probably encourage gender equality in transport.

The experience of insecurity related to the use of public transport is more usual among women than among men. Improvement of the physical environment, the design of terminals and stations and security control on the bus, tram and train are schemes that both facilitate gender equality and accessibility for all users.

## **The need of knowledge**

The analysis and discussion presented in this report are based on available data and statistics. An important data source is the national passenger travel survey (NPTS), which is repeated every fourth year. This survey gives a very good presentation of transport resources and travel pattern for all groups. This monitoring of the development of travel behaviour is very important. It gives essential data.

The NPTS, however, does not give information about potential trips or trips that would have been done if resources, time and supply had been available. Studies from other countries suggest that women to a larger degree than men do not get their transport needs satisfied due to different types of constraints. In Norway there is a lack of such studies. Compared with the NPTS there is a need to go deeper in this type of study to examine which constraints people meet in organising activities in their everyday life.

One aspect of this problem is distance as a barrier. As discussed above this is important for women in relation to the labour market. In Norway there is very little knowledge about the effect of distance to women's possibilities for jobs and employment.

The NPTS does not give direct information about why different groups choose the car instead of public transport or vice versa. Which motives and arguments have men and women for their choices? Results from the few studies that includes some of these question indicate that men and women differ in their attitudes toward traffic and environment. Comprehensive knowledge about both the actual situation and attitudes related to the use of different transport means among men and women are missing. This is information which is important in the effort to increase gender equality in transport.



# 1. Bakgrunn og problemstilling

## *Bakgrunn*

Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019 skal legges fram rundt årsskiftet 2008/2009. Som ledd i forarbeidet ønsker Samferdselsdepartementet å få gjennomført en utredning om transportpolitikkenes betydning for likestilling mellom kjønnene. Utredningen skal belyse ulikheter i de to kjønns *behov* for transporttjenester, og vise hvordan slike forhold kan bli ivarettatt ved utformingen av transportpolitikken. Hovedvekten i denne utredningen legges på å få fram forskjeller i reisevaner og behov for kvinner og menn, og klarlegge hvilke transportpolitiske tiltak som eventuelt bør settes inn for at begge grupper skal gis samme mulighet for å få dekket sine transportbehov.

Utredningen omfatter *ikke* undersøkelse eller analyse av i hvilken grad menn og kvinner har samme mulighet til å påvirke transportsystemets utforming og forvaltning.

## *Likestillingslov og likestilling og transport i Sverige*

I Norge trådte lov om likestilling mellom kjønnene i kraft i 1978. Lovens formål er å sørge for at ”kvinner og menn skal gis like muligheter til utdanning, arbeid og kulturell og faglig utvikling” (fra § 1 i Likestillingsloven). Loven sier videre at ”offentlige myndigheter skal arbeide aktivt, målrettet og planmessig for likestilling mellom kjønnene på alle samfunnsområder”.

Innenfor transportområdet har det inntil nå ikke vært noen aktiv politikk for likestilling i Norge. I Sverige foreslo regjeringen i sin infrastrukturproposisjon fra 2001/2002 at man skulle innføre et delmål om likestilling for transportsystemet. Målet var at transportsystemet skulle utformes slik at det svarer både til kvinners og menns transportbehov. I tillegg skulle kvinner og menn gis samme mulighet til å påvirke transportsystemets utvikling, utforming og forvaltning. Videre ble det sagt at kvinners og menns vurderinger skulle tillegges samme vekt. For å følge opp disse målsettingene, ble det satt i gang et utredningsarbeid i regi av Statens institutt for kommunikasjonsanalys (SIKA). I en rapport om oppfølging av dette delmålet heter det at i tillegg til de analyser av reisemønstre for kvinner og menn som er gjort, trengs det studier som går mer i dybden (SIKA 2006). En slik dybdeundersøkelse bør vise hva som er årsaken til at kvinners og menns reisemønstre ser ut slik som de gjør. Slike undersøkelser er ikke gjort, men etterlyses. SIKA sier videre at et likestilt transportsystem ikke betyr at kvinners og menns transportbehov skal tilgodeses til enhver pris, men at deres respektive behov skal tilgodeses *i like høy grad*. Når det gjelder kvinner og menns muligheter til å påvirke transportsystemet, konkluderer SIKA med at man har kommet ganske kort.

Utredningen som er dokumentert i denne rapporten, er et av de første norske bidragene der formålet er å diskutere likestilling i transport. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for 2006-2015 ble likestilling tatt opp som et tema (Avinor et al 2003), men dette ble ikke fulgt opp i stortingsmeldingen om NTP 2006-2015 (St meld nr 24 2003-2004).

Utredningen i denne rapporten begrenser seg til bruk av eksisterende data, og problemstillingen knytter seg til ulikheter i behov for transporttjenester for kvinner og menn gjennom analyser av reisevaner. Utredningen har derfor ikke mulighet til å gå i dybden når det gjelder å forklare *hvorfor* forskjellene er slik de. De viktigste datakildene er de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 1985 og fram til 2005. Dette er utvalgsundersøkelser med store utvalg. De første undersøkelsene, 1985 og 1992 hadde ca 6000 respondenter. I 2001 var antallet ca 20 000, og i 2005 ca 17 500.

### *Behovsbegrepet*

Behovsbegrepet er langt fra entydig. Innenfor økonomien er det gjerne brukt om mengden av et visst gode som trengs for å tilfredsstille trangten til dette, helt eller delvis. Innenfor psykologien snakkes det om behov som en tilstand som driver en til å søke visse stoffer, situasjoner, utføre visse handlinger eller reagere på bestemte måter. I dagligtalen brukes behov ofte synonymt med ønske, krav eller etterspørsel. Den russisk-amerikanske psykologen Abraham Maslow grupperte de menneskelige behovene i fem kategorier og ordnet dem i en pyramide der de fysiologiske behovene (mat, vann, luft osv) danner basis i pyramiden, mens behovet for selvrealisering kommer på toppen. Mellom disse ytterpunktene ligger behov for sikkerhet (trygghet, stabilitet, orden) sosiale behov (felleskap, vennskap, kjærlighet) og behov for aktelse (selvtillit, anerkjennelse, status, verdighet). Denne korte begrepsgjennomgangen viser også at behov er noe som kan endre seg over tid. Bortsett fra basale fysiologiske behov, vil det være både steds- og tidsbestemte faktorer som avgjør hva som er den nødvendige eller "riktige" mengden av eller nivå på et gode, og dermed hva som kan betraktes som nødvendige behov, eventuelt "luksusbehov". Sosiale, kulturelle og økonomisk forhold vil være med på å bestemme hva som oppfattes som reelle behov og hva som man betrakter som utdilige krav.

### *Transportbehov – et avledet behov*

I og med at transport i liten grad er et mål i seg selv, men i all hovedsak et hjelpemiddel for å oppnå andre mål eller tilfredsstille andre behov, er det derfor viktig å plassere transport i en samfunnsmessig kontekst, der man viser hvilke mål som skal oppnås med transport eller behov som krever transport for å tilfredsstilles. Hvis vi går tilbake til Maslows behovshierarki, kan de forskjellige behovssjiktene knyttes til levekår og velferd. I levekårsterminologien heter det at ressurser kan settes inn på arenaer (f eks utdanning, arbeidsmarked etc) og gi avkastning i form av levekårskomponenter som inntekt, arbeidserfaring etc. Dette kan igjen øke vedkommendes velferdsnivå eller skape en mer rettferdig fordeling av samfunnsmessige goder, eventuelt være med å bidra til en bedre likestilling mellom kvinner og menn.

Den finske sosiologen Erik Allardt (1975) definerer velferd ut fra tilfredsstillelsen av behov knyttet til:

- å ha
- å elske
- å være

I Allardts nordiske undersøkelse er inntekt, boligstandard, sysselsetting, helse og utdanning klassifisert under det *å ha*. Naboskapsrelasjoner, familiefelleskap og vennskapsforbindelser, menneskelig samhandling tilhører dimensjonen *å elske*. Fritidssysler, anseelse, uerstattelighet og politiske ressurser er knyttet til dimensjonen *å være*. Disse komponentene er dels verdier i seg selv og dels ressurser (Allardt 1975: 37). De er viktige både som resultat og som innsatsfaktorer. Sysselsetting, det å ha et arbeid, gir inntekt, samtidig som det for mange er et viktig aspekt ved selvrealisering. Det betyr for eksempel at ulike sider ved lønnsarbeid kan plasseres under både det *å ha* og det *å være*.

Knytter vi transportbehovet til denne måten å betrakte velferd på, vil transport og transportressurser være hjelpemidler til å tilfredsstillende behovene på disse tre velferdsområdene. Transport blir et slags avledet behov. Tilgang til transportressurser er med på å betinge mulighetene for deltakelse på de ulike velferdsarenaene, og reisevirksomheten blir grove indikatorer på deltakelsen. Helt forenklet kan man si at innkjøpsreiser og arbeidsreiser er indikatorer på *å ha*, besøks- og omsorgsreiser et uttrykk for samhandling (*å elske*), mens fritidsreiser av ulike slag knyttes til *å være*.

Det er helt klart at forskjellige sosiale grupper i samfunnet vil ha ulike mengder av Allardts tre velferdsgoder. Dette vil kunne gjenspeile seg i deres aktivitetsmønster og reisevirksomhet. Reiser kan betraktes som en indikator på behovstilfredsstillelse, men reisevirksomhet er en vanskelig indikator. Den er ikke slik som andre levekårskomponenter, som for eksempel utdanning og inntekt, som det er bra å ha mye av. Å måtte reise langt for å komme på jobb er ingen fordel, samtidig som det å ikke kunne ta jobb fordi man ikke har mulighet til å reise så langt, er enda verre. Å spasere til venner og kjente er antakelig bedre enn å måtte sette seg i bilen for å reise på besøk. Hovedsaken er imidlertid muligheten for å tilfredsstillende dette sosiale behovet. Transportressurser, private og kollektive/offentlige, vil være svært viktige for å kunne tilfredsstillende transportbehovet.

I dagens samfunn er forflytning og transport i stor utstrekning nødvendig for deltakelse på de forskjellige velferdsområdene som utdanning, arbeid, sosial samvær, fritidsaktiviteter etc. Når vi skal se nærmere på grunnlaget for å etablere likestilling mellom kvinner og menn innenfor transportfeltet, må vi derfor undersøke den samfunnsmessige konteksten der transport og mobilitet er nødvendig for kvinners og menns aktivitet og deltakelse. Hva slags posisjon har og situasjon er kvinner og menn i på de ulike velferdsarenaene? Hvilken tilgang til transportressurser har kvinner og menn i ulike posisjoner og hvordan ser deres reiseaktivitet ut? Kan vi ut fra en slik analyse si noe om kvinner og menn får tilfredsstillende sine transportbehov på en likeverdig måte?

I den grad vi finner forskjeller på kvinner og menn i transportrelaterte forhold, må spørsmålet være om dette kan knyttes til transportpolitikk eller om det er andre politikkområder som er ”ansvarlige” for forskjellene.

Spørsmålet om hva slags likestilling det skal være mellom kvinner og menn på dette området, vil også være et tema for diskusjon i denne rapporten.

### *Innholdet i rapporten*

Siden denne utredningen er begrenset, vil vi ikke, slik som SIKA anbefaler, kunne gå i dybden på når det gjelder analyse av behov. Vi må ta utgangspunkt i tilgjengelige data og vi vil trekke fram noen viktige samfunnsmessige områder der forskjellene fremdeles er tydelige og transport er viktig. Dette er områder som velferdsmessig har stor betydning, som for eksempel arbeidsmarkedet. Fordi kvinner og menns samfunnsmessige posisjoner har vært og fremdeles er forskjellige, vil også en del av kvinner og menns holdninger og politiske vurderinger kunne være ulike. Det vil derfor være viktig å undersøke om disse holdningene også gjør seg gjeldende på transportfeltet, og i hvilken grad de er interessante i transportpolitisk sammenheng.

Rapporten består av seks kapitler. I kapittel to presenterer vi den samfunnsmessige konteksten for videre analyser av transportbehov for kvinner og menn. Vi trekker fram viktige velferdsarenaer der transport har stor betydning. Kapitlet viser noen utvalgte områder som gir indikasjoner både på transportbehov og ressursituasjon for kvinner og menn. Kapittel tre tar for seg tilgang til transportressurser og helsemessige aspekter, begge forhold som har betydning for mulighetene til mobilitet. I kapittel fire gir vi en oversikt over de daglige reisene for henholdsvis kvinner og menn. Vi ser på omfanget av reisene, hvilke formål de har, transportmiddelbruken og hvordan dette har utviklet seg over tid. I kapittel fem ser vi nærmere på om kvinner og menn har de samme eller forskjellige motiver for valg av reisemåter, og i hvilken grad holdningene til transportmidler er de samme hos kvinner og menn. Kapittel fem inneholder også resultater som viser kvinners og menns holdninger til miljøforhold og enkelte transportpolitiske tiltak. I kapittel seks diskuterer vi tendenser framover som kan ha betydning for transportutviklingen for henholdsvis kvinner og menn sett i forhold til funnene i de foregående kapitlene, samt transportpolitiske tiltak som kan ha likestillingsmessig relevans.

## 2. Den samfunnsmessige konteksten for transportbehov for kvinner og menn

### 2.1 De sosiale forholdene mellom kjønn

I forrige kapittel viste vi at transport i hovedsak er et hjelpemiddel til å oppnå andre mål eller tilfredsstille andre behov, og at det som betegnes transportbehov derfor er et avledet behov. Transportbehovet må derfor knyttes til samfunnsmessige områder som er viktig for både kvinner og menn. I dette kapitlet vil vi fokusere på tre slike områder, som har samfunnsmessig stor betydning, hvor transportbehovet kan koples til og hvor forskjellene mellom kvinner og menn fremdeles er klare. Dette kapitlet vil danne basis for analysene som følger i de videre kapitlene.

De tre områdene vi snakker om er:

- Arbeidsmarkedet og forhold knyttet til lønnsarbeid
- Husholdsarbeid, ubetalt arbeid for familie/hushold
- Hovedansvaret for barn, ubetalt omsorgsarbeid for spesielle grupper

Tilpasninger på arbeidsmarkedet og forhold knyttet til lønnsarbeid er et av de viktigste grunnlagene for personens ressursmessige situasjon, både økonomisk og tidsmessig. Ulikheter knyttet til arbeidsmessige forhold vil derfor kunne implisere forskjeller når det gjelder tilgang til transportressurser og behov for å reise, både arbeidsreiser og tjenestereiser. Ulike posisjoner på arbeidsmarkedet betyr også ofte ulik tilgang til goder knyttet til arbeidsforholdet i form av ”frynsegoder”. Relatert til transport kan dette dreie seg om firmabil, andre støtteordninger for bilhold og bilbruk, dekning av utgifter til bompenger eller lignende og gratis eller subsidiert parkering ved arbeidsplassen.

Husholdsarbeid er først og fremst knyttet til den daglig ”drift” av familien. Det betyr planlegging, innkjøp, matlaging, vask mv. Til dette arbeidet er det også knyttet reiseaktivitet og behov for transportressurser. Hvordan dette arbeidet fordeles innenfor et hushold har betydning både for tidsbruk og for tidsbindinger, noe som er med på å danne grunnlag for transportbehovet.

Det samme gjelder omsorgsarbeid knyttet til barn. Barn må følges opp på bestemte tider og steder. Denne typen oppgaver kan vanligvis ikke utsettes eller forlegges til et annet sted. Barn må følges til og hentes i barnehagen innenfor bestemte tidsrammer. Barn deltar gjerne i flere organiserte fritidsaktiviteter som skal følges opp. Tids- og stedsbindingene til dette omsorgsarbeidet er derfor minst like sterke som for lønnsarbeid. Transportbehovet som dette utløser knyttes både til tidspress og nødvendigheten av ”fraktrudskap”.

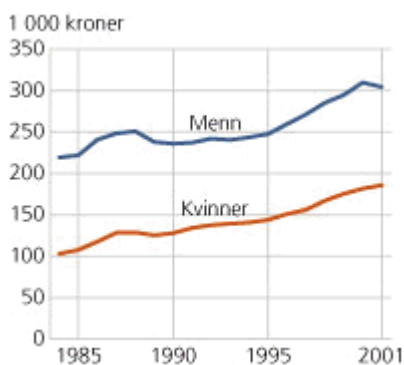
Vi har her skilt mellom husholdsarbeid og omsorg for barn. For det første har ikke alle barn og dernest er det slik at perioden som krever mest omsorg er begrenset.

## 2.2 Sysselsetting og inntekt

Arbeidskraftundersøkelsene viser at veksten i sysselsetting blant kvinner har steget betydelig fra 1980 og fram til i dag, fra ca 60 til 74 prosent (Sandnes 2005). Avstanden mellom andelen sysselsatte menn og kvinner i alderen 25-66 år er redusert fra ca 28 prosentpoeng i 1980 til 7 prosentpoeng i 2004. Men fremdeles er det slik at kvinner i mye større utstrekning enn menn arbeider deltid. Mens 87 prosent av sysselsatte menn arbeider heltid (2004), er andelen heltidsarbeidende kvinner 57 prosent. Resten arbeider deltid, ca 20 prosent kort deltid (1-19 timer per uke) og 24 prosent lang deltid (20-36 timer per uke).

Kvinneandelen i offentlig sektor er høy. 78 prosent av de ansatte i kommunal sektor er kvinner og 57 prosent i statlig sektor (i 2004). I privat sektor er kvinneandelen ikke mer enn 37 prosent. Kvinner velger i stor grad omsorgs- og serviceyrker. I yrker som førskolelærer, sykepleier og andre pleieyrker dominerer kvinner med en andel på over 90 prosent. Blant grunnskolelærerne er kvinneandelen 69 prosent. Ingeniøryrket har tradisjonelt vært dominert av menn. I 1982 var andelen mannlige ingeniører 94 prosent. I 2004 var kvinneandelen i ingeniøryrket kommet opp på 15 prosent.

Disse ulikhetene gjenspeiles i inntektstatistikken. I gjennomsnitt har kvinner hatt lavere inntekt enn menn, en større del av dem er ansatt i helse og omsorgsarbeid, de har færre frynsegoder og kortere arbeidstider. Når det gjelder inntekt har forskjellen mellom kvinner og menn blitt opprettholdt gjennom de siste 15 år, figur 1 (nyere tall viser heller ingen endringer i denne tendensen).



Kilde: Statistisk sentralbyrå 2005 ://www.ssb.no/norge/inntekt/  
Figur 1: Bruttoinntekt for menn og kvinner i Norge fra 1985 til 2001

## 2.3 Tidsbruk

Tabell 2.1 viser tidsbruk for norske kvinner og menn i aldersgruppen 25-44 år fra 1971 til 2000. Dataene er basert på tidsbruksundersøkelser fra de respektive årene. Vi har valgt å presentere data fra 1971 for å vise de lange trendene.

Fremdeles bruker kvinner mer av sin tid på husarbeid som matlaging, vasking og innkjøp enn menn. De bruker også mer tid på omsorgsarbeid, som i hovedsak består av å ta seg av egne barn.

Tabell 2.1 Tidsbruk per dag for kvinner og menn 25-44 år. Norge 1971, 1980, 1990 og 2000. Timer og minutter

Aktiviteter	1971		1980		1990		2000	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
Lønnsarbeid	5,32	1,44	5,10	2,25	4,51	2,53	5,05	3,18
Husarbeid	0,33	4,33	0,43	3,09	0,42	2,25	0,48	1,52
Omsorgsarbeid	0,30	1,18	0,40	1,22	0,48	1,32	0,39	1,12
Innkjøp	0,15	0,24	0,19	0,28	0,17	0,27	0,19	0,27
TV	1,10	0,52	1,16	1,05	1,32	1,07	1,51	1,21

Kilde: Vaage 2002

Tabell 2.1 viser flere interessante utviklingstrekk. Mens kvinner nesten har fordoblet sin innsats på arbeidsmarkedet, er menns lønnsarbeid noe redusert. Tiden som er brukt på husarbeid er drastisk redusert i denne 30-årsperioden, og det er kvinnene som har begrenset innsatsen. På den andre siden har menn økt sin innsats med 15 minutter på 30 år, noe som på langt nær kompenseres for kvinnes reduksjon. Kvinner har fremdeles betydelig større ansvar for omsorgsarbeidet i familien enn hva menn har, og dette har endret seg relativt lite i perioden. Menn har hatt en liten økning i sin innsats. Det samme ser vi også gjelder innkjøp, kvinner gjør fremdeles det meste. Vi har tatt med tallene for TV-titting, som viser en økning både for kvinner og menn, men menn bruker 30 minutter mer foran skjermen enn kvinner.

Resultatene fra tidsbruksundersøkelsene viser at selv om det har vært en radikal forandring på kvinners relasjon til lønnsarbeid og også husarbeid, har menn i svært liten utstrekning overtatt mer av ansvaret for husholdningens daglige drift. På basis av disse tidsbruksdataene virker det som om kvinnene fortsatt har hovedansvaret for familiens interne liv. Dette gjenspeiler seg i kvinner og menns reisemønstre, som vi kommer tilbake til i kapittel 4.

Disse endringene i tidsbruk reflekterer også kulturelle endringer. Normene for husarbeid har åpenbart forandret seg i tillegg til at maskinparken på norske kjøkken har økt (men klærnes vaskes mye oftere enn tidligere). Omfanget av ferdigmat har økt, støv under sofaen aksepteres lettere og skinnende blanke vinduer er sjeldnere enn for 30 år siden.

Men det ser ikke ut til at normene som er knyttet til foreldreomsorgen eller måten å være mor på har endret seg særlig, dersom man tar utgangspunkt i tidsbruken. Fokus på barn i dagens samfunn er tydelig. Å gi barn 'kvalitetstid', engasjere seg i deres fritidsaktiviteter og å sørge for de beste mulighetene (f eks øker andelen barn på private skoler i Norge) er eksempler. I vestlige byer har det vært en økning i organiserte aktiviteter for barn på bekostning av barns egen uorganiserte lek (Valentine og McKendric 1997). Nabolaget er ikke lenger barns vanligste utfoldelsesområde, organiserte aktiviteter, som f eks sport og musikk, vinner stadig fram. En stor andel av norske barn i alderen 6-12 år driver en eller annen

form for organisert fritidsaktivitet, f.eks. er det 31 prosent som driver med en eller annen form for musikkaktivitet, og 80 prosent som er med på trening eller idrett (Fyhri og Hjorthol 2006/2007). Mer enn halvparten av disse kjøres av mor eller far i sommerhalvåret, om vinteren er andelen rundt 70 prosent.

Disse utviklingstrekkene og forskjellene mellom kjønnene har romlige, tidsmessige og økonomiske virkninger på kvinners og menns daglig reiser og transportbruk. Det er hovedtema i kapittel fire. Sosiale endringer på disse arenaene som tidsnyttingsundersøkelsene viser, vil derfor også ha effekt på den daglige mobiliteten. Endringer i kvinners og menns posisjon både på arbeidsmarkedet og i familien vil kunne endre betingelsene for transportbehovet.



### 3. Tilgang til transportressurser og helsemessige aspekter

Daglig mobilitet og transport er et resultat av hva mennesker ønsker å gjøre, hva de må gjøre og hvilke hjelpemidler de har til rådighet. Forenklet kan vi si at det er tre grunner til at mennesker reiser:

1. *Fordi de ønsker det* – de vil skifte sted pga et eller annet; for å møte andre mennesker, reise på ferie, vise fram sin nye bil, ta en tur på sykkelen i det fine været osv.
2. *Fordi de kan* – de har tilgang til private transportmidler, som bil, sykkel e.l, eller til et offentlig transportsystem. Det dreier seg også om i hvilken grad de har helsemessige forutsetninger for å kunne bevege seg.
3. *Fordi de må* – den romlige organiseringen av sosiale aktiviteter krever at man reiser, og forskjellige forpliktelser krever at man reiser og er til sted på bestemte steder til bestemte tider.

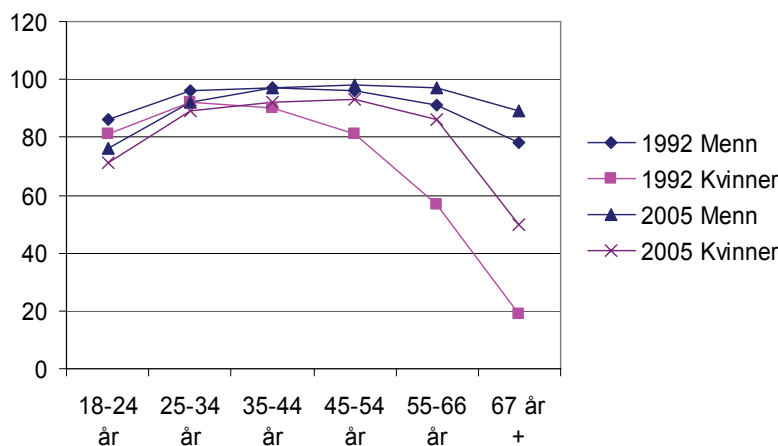
I dette kapitlet skal vi se nærmere på de faktorene som gjør at personer *kan* reise. Hvor likestilte er kvinner og menn når det gjelder forutsetningene for å reise? Hvilke transportressurser har kvinner og menn med forskjellig bakgrunn tilgjengelig? Dette gjelder både hvilken tilgang til transportressurser man har privat og hva som er knyttet til arbeidsforholdet. Det gjelder også fysiske og psykiske faktorer. Er det forskjeller på kvinners og menns helsemessige forutsetninger for å reise?

#### 3.1 Førerkortinnehav – likestilling – bare et spørsmål om tid?

Uten førerkort fins det ingen mulighet for å kjøre bil. I de aller fleste aldersgrupper er det fremdeles slik at det blant kvinner er en lavere andel enn menn som har førerkort. I 2005 var det 92 prosent menn og 82 prosent kvinner som hadde førerkort (Denstadli m fl 2006).

Går vi bakover i tid, til 1992, var andelene henholdsvis 90 og 68 prosent (Hjorthol 1999). Kvinnene begynner altså å nærme seg mennene. Men det er fremdeles betydelig forskjeller mellom aldersgruppene.

Figur 3.1 viser utvikling i andelen førerkort for kvinner og menn i de forskjellige aldersgruppene mellom 1992 og 2005.



TØI rapport 866/2006

Figur 3.1 Andel kvinner og menn med førerkort for bil i 1992 og 2005. De nasjonale reisevaneundersøkelsene. Prosent

Figuren gir flere interessante opplysninger. For det første er andelen menn med førerkort høyere i alle aldersgrupper på begge tidspunktene. Andelen kvinner med førerkort har økt for alle aldersgrupper over 24 år mellom 1992 og 2005. Særlig sterk har økningen vært for de som er 55 år eller eldre. Blant disse har økningen vært på 30 prosentpoeng. I den yngste aldersgruppen, 18-24 år, har det derimot vært en nedgang både blant kvinner og menn. Dette har man også sett tendenser til både i Sverige og Danmark (Kranz og Vilhelmson 1996, Jensen 2001). Forklaringene på dette fenomenet har vært knyttet til økonomiske forhold, til miljøinteresse, at det er flere ungdom som er under utdanning lenger og kulturelle faktorer, som at bilen ikke lenger har samme status for ungdom.

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 (RVU 2005) ble de som ikke hadde førerkort i aldersgruppen 18 til 35 år spurt om grunnen til at de ikke hadde det (Denstadli et al 2006). Svarene på dette spørsmålet er presentert i tabell 3.1. Tabellen viser hvilke årsaker henholdsvis kvinner og menn oppgir.

Tabell 3.1 Grunner til ikke å ha førerkort blant kvinner og menn i aldersgruppen 18-35 år. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Prosent

Grunner	Menn	Kvinner
Er i ferd med å ta det	20	14
Økonomi	21	27
Har ikke behov	25	25
Kollektivtilbudet er godt	5	7
Liker ikke bil/miljø	0	4
Ingen spesiell grunn	5	5
Vil vente til jeg for bruk for det	4	3
Annet	20	15
Sum	100	100

TØI rapport 866/2006

Den største forskjellen på kvinner og menn er at flere menn sier at de er i ferd med å ta førerkortet. Det er derimot flere kvinner enn menn som angir økonomiske motiver for at de ikke har tatt førerkort, enten at de ikke har råd eller at de prioriterer andre ting. Mens ingen av mennene i denne gruppen oppgir miljø som en grunn til ikke å ta førerkort, er det en liten andel blant kvinnene som oppgir dette som motiv. Ellers er det ingen signifikante forskjeller.

Dersom vi sammenholder opplysningene i tabellen og figuren over, kan vi anta at i løpet av ca 20 år vil andelen av eldre kvinner (67 år +) som har førerkort ligge rundt 80 prosent, men av forskjellige grunner vil den ligge noe lavere enn menns. Økonomi kan være en av disse grunnene, alder en annen. Dersom forskjellene i levealder mellom kvinner og menn forblir slik de er i dag, vil en større andel kvinner enn menn befinne seg i en alder hvor bilkjøring vil kunne by på problemer. Vi skal komme tilbake til helseproblemer knyttet til bruk av ulike transportmidler senere i kapitlet.

### 3.2 Tilgang til bil og transportrelaterte frynsegoder

Selv om de aller fleste husstander i Norge har minst én bil, 87 prosent, betyr ikke det at tilgjengeligheten til bilen eller bilene er den samme for alle husstandsmedlemmer. I 2005 hadde 74 prosent av mennene alltid tilgang til bil, mens 62 prosent av kvinnene kunne bruke bil når de ønsket det. Kjønnsforskjellene er med andre ord fremdeles til stede. Tabell 3.2 viser hvordan tilgang til bil er fordelt mellom kvinner og menn i forskjellige aldersgrupper, og hvordan dette har utviklet seg i perioden mellom 1992 og 2005.

*Tabell 3.2 Har førerkort og alltid tilgang til bil for kvinner og menn i ulike aldersgrupper. De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1992 og 2005. Prosent*

Aldersgruppe	1992		2005	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
18-24 år	63	53	49	38
25-34 år	79	72	75	72
35-44 år	82	78	86	82
45-54 år	87	67	90	82
55-66 år	74	48	89	75
67år +	65	15	87	40
Alle	70	55	74	62

TØI rapport 866/2006

Det har vært en økning i tilgang til bil for alle aldersgrupper over 35 år både for kvinner og menn. Økningen har vært størst for de eldste kvinnene, men det er fremdeles slik at forskjellen mellom kvinner og menn er stor blant de yngste og de eldste. I aldersgruppene mellom 25 og 45 år er forskjellene minst. Dette er en periode i livsfasen hvor mange har førskole og skolebarn med mange aktiviteter. I barnefamilier med to yrkesaktive er det også ofte to biler.

Blant de yngste har det vært en klar nedgang i tilgjengelighet til bil, både blant gutter og jenter. Dette har sammenheng med den lavere andelen som tar førerkort i denne alderen, men det tyder på at det blir stadig mindre vanlig for ungdom å skaffe seg bil i denne aldersgruppen.

Behovet for bil vil naturlig nok være større i landdistriktene enn i byområdene, der det finnes et rimelig brukbart tilbud av kollektivtransport. Samtidig vil utgiftene til bolig være høyere i storbyene enn på mindre steder, noe som gir mindre økonomisk rom for anskaffelse av bil. For de som bor sentralt i byene, kan parkeringsproblemer også være et argument for ikke å skaffe seg bil før det eventuelt blir nødvendig av ulike årsaker.

Flere har også pekt på at bilen ikke lenger har samme kulturelle betydning for ungdom som den hadde tidligere (Andersson og Warmark 1999, Sjöberg 2000, Nordbakke 2002). Bil gir ikke status i alle kretser, dersom ikke bilen er ekstraordinær, slik som det kanskje var mer av tidligere. Håkan Andréasson (2000) finner i sin undersøkelse fra Göteborgområdet at få ungdommer er noe særlig interessert i bil. Unntaket er unge gutter med yrkesfaglig bakgrunn, som ser for seg en fremtid utenfor byområdet. En del av disse vil også ha behov for bil i sin yrkeskarriere. Undersøkelser i Danmark tyder også på at ungdom i byområdene er mindre interessert i bil som statusobjekt enn ungdom fra landsbygda (Jensen 2001). Dette henger høyst sannsynlig sammen med at bilen er mer nødvendig for at ungdom kan være sammen og møtes.

Miljøproblemene knyttet til bilen har også gjort den mindre attraktiv i ungdoms øyne (Ruud 1999). Interesse for bil har også tradisjonelt vært sterkere blant gutter og menn enn blant jenter og kvinner (Hjorthol 1998, 2002). Som teknisk utfordring er ikke den moderne bilen lenger et så interessant objekt (Rosengren 1993). Mer elektronikk og mindre mekanikk gjør den både vanskeligere å pusle med selv, og også å stjele.

Ny kommunikasjonsteknologi kan virke som en større utfordring enn bilen for dagens ungdom. PC, dataspill, iPod etc tar både penger og tid. Bil koster mange penger både i innkjøp og drift. For ungdom kan annen type reisevirksomhet i ferie- og fritidssammenheng være mer attraktiv enn å bruke pengene på bil (Carle og Sjöstrand 1995). Å reise både langt og lenge er mer attraktivt enn å eie en bil, særlig hvis man i tillegg bor i en større by, der kollektivtilbudet er godt og bil mer upraktisk og bindende enn frigjørende. Det kan være vanskelig å finne parkering, og ofte går det raskere å ta sykkelen eller bussen for å komme seg fram.

Tilgang til bil varierer både etter hvor i landet folk bor, hvilken inntekt de har og den familiesituasjonen de befinner seg i. I tabell 3.3 viser vi andel kvinner og menn som alltid har tilgang til bil etter inntekt, bosted og familietype i 2005. Vi ser at dess høyere inntekt, jo mer lik er tilgang til bil mellom kvinner og menn. Men forskjeller finner vi i alle inntektskategorier. Det er kvinner i de laveste inntektsgruppene som har den dårligste tilgangen til bil.

Tabell 3.3 Andel kvinner og menn som alltid har tilgang til bil etter husholdsinntekt, bosted og familietype. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Prosent

	Menn	Kvinner	Alle
<i>Husholdningsinntekt</i>			
Under kr 150.000	46	31	37
Kr 150.000-299.999	73	51	62
Kr 300.000-449.999	85	72	79
Kr 450.000-599.999	86	80	84
Kr 600.000-749.999	84	81	82
Kr 750.000 og over	83	79	81
<i>Bosted</i>			
Oslo	58	41	49
Oslo omegn	76	65	70
Bergen/Trondheim/Stavanger	64	52	57
BGR/TRD/SVG omegn	77	71	74
Resterende ti største byer	72	64	68
Mindre byer	78	66	72
Resten av landet	80	69	75
<i>Familietype</i>			
Enslig	68	43	54
Enslig m/barn	84	72	74
Par uten barn	86	72	79
Par med barn	89	85	87

TØI rapport 866/2006

Kjønnsforskjellene er også tydelige i alle bostedstyper i landet. Minst forskjell er det i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger. Dårligst tilgang til bil har kvinner i de fire største byene. Mangler ved kollektivtilbudet her vil derfor ramme kvinner mer enn menn.

Enslige kvinner har betydelig dårligere tilgang til bil enn enslige menn. I familier med barn er forskjellen mellom kvinner og menn minst. Dette er den familietyper som oftest har mer enn én bil.

### 3.4 Transportrelaterte frynsegoder

Forutsetningene for å kunne bruke bil til arbeid er ikke bare knyttet til hvor god tilgang man har til bil i husholdningen, men også til arbeidsmessige forhold. Parkeringsmuligheter, firmabilordninger, betalingsordninger knyttet til bilbruk og andre transportrelaterte godtgjørelser er også med på å avgjøre hvilken reisemåte som velges til arbeidet.

Parkering ved arbeidsplassen er en viktig forutsetning for å kunne bruke bil på arbeidsreisen. På de fleste steder i landet er det vanlig å ha gratis parkering. Men også her er det forskjell på kvinner og menn. Mens 81 prosent av menn har gratis parkering på sine arbeidsplasser er det 76 prosent av kvinnene. Dette er tall fra 2005 (Denstadli et al 2006). Fra 1992 til 2005 har det vært en liten økning i andelen kvinner som har gratis parkering.

I 1992 hadde 17 av mennene en eller annen form for bilgodtgjørelse eller firmabil. Tilsvarende andel blant kvinner var 5 prosent. I 2005 var tallene henholdsvis 20 og 7 prosent. Her har det ikke vært noen endring i forskjellen mellom kjønnene. Menn er i yrkesmessige posisjoner som gir dem transportmessige frynsegoder i mye større grad enn hva kvinner oppnår. Kvinner er dermed mer avhengige av å bruke av egne midler for å benytte seg av bil på arbeidsreisen enn menn, eller de må velge andre reisemåter.

### 3.5 Helsemessige problemer knyttet til ulike reisemåter

Med økende alder vil de fleste få større eller mindre bevegelsesproblemer, som også vil ha betydning når man skal forflytte seg. Dette kan gjelde som gående, syklende, som passasjer på kollektivtransporten eller som bilfører. I tabell 3.4 presenterer vi en oversikt over andeler av kvinner og menn fra 45 år og eldre som har problemer knyttet til å gå, sykle, reise kollektivt og kjøre bil. Dette er tall fra 2001, men vi antar at dette er forhold som ikke endrer seg nevneverdig over de periodene som vi her diskuterer.

Tabell 3.4 Andel kvinner og menn i ulike aldersgrupper som har problemer knyttet til forskjellige reisemåter. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Prosent

Alder	Å gå		Sykle		Kollektivtransport		Bilfører 1)	
	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne
45-54 år	6	9	6	10	4	7	3	6
55-66 år	11	17	12	18	6	11	6	10
67-74 år	19	26	21	36	8	17	8	11
75 år +	36	56	46	70	20	37	15	30
Alle aldre	8	13	9	15	5	9	4	5

TØI rapport 866/2006

1) bare de som har førerkort er tatt med

Kvinner uttrykker oftere enn menn at de har problemer knyttet til alle reisemåtene. Dette gjelder særlig etter 67 år. Så mange som en firedel av kvinner og en femdel av menn i aldersgruppen 67-74 år sier at de har problemer med å bevege seg til fots. Mer enn halvparten av kvinner over 75 år har slike problemer. Sykling er en enda mer problematisk reisemåte når man kommer opp i pensjonsalderen, og for et stort flertall av kvinner over 75 år er dette en uaktuell reisemåte. Vi ser også at kollektivtransporten byr på problemer for de eldre. Allerede i aldersgruppen 67-74 år er det nesten hver femte kvinne som sier de har problemer. Den reisemåten som ser ut til å volde minst problemer, er å kjøre bil. Opp til 75 år er det i rundt 10 prosent av både kvinner og menn som sier at de har problemer. Økningen i opplevde problemer knyttet til bilkjøring kommer først etter fylte 75 år. Her er andelen dobbelt så høy for kvinner som for menn. Dette kan både ha sammenheng med at kvinnene i gjennomsnitt er eldre enn mennene i denne aldersgruppen og at menn har mer erfaring med bilkjøring og dermed føler seg sikrere i trafikken, selv om helsa skranter.

Med en økende andel eldre, både unge eldre og gamle eldre, står man overfor utfordringer både når det gjelder kollektivtransporten og vegtransport/bilbruk. Dette har et klart kjønnsaspekt fordi eldre kvinner opplever større problemer med å transportere seg enn hva eldre menn gjør.

### 3.6 Oppsummering og diskusjon av tiltak

I dette kapitlet har vi tatt for oss forutsetningene for å kunne reise. Analysene viser at fremdeles er det betydelige forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder private transportressurser. En større andel menn enn kvinner har førerkort for bil. Forskjellene i de yngre aldersgruppene (25-45 år) er relativt små i forhold til blant de eldre, slik at når dagens 25-åringer har kommet opp i 60-70-årsalderen vil mye av disse forskjellene være borte. På den andre siden ser vi også tendenser til at de yngste venter med å ta førerkort, jenter oftere enn gutter. Hvordan dette vil utvikle seg over tid, er vanskelig å si. Men det vi legger merke til er at kvinner anfører økonomiske årsaker oftere enn menn for ikke å ta førerkort.

I alle aldersgrupper har kvinner dårligere tilgang til bil enn det menn har. Dette gjelder også når vi ser på tilgang i ulike inntektsgrupper, familietyper og etter bosted. De som har særlig dårlig tilgang er enslige kvinner, kvinner med lav inntekt og de som er bosatt i storbyene, særlig i Oslo.

Både lavere andel som har førerkort og dårligere tilgang på bil betyr at kvinner i større grad enn menn har behov for alternativer til privat transport. Kollektive reisetilbud er mer nødvendig for de som av forskjellige årsaker ikke har mulighet eller ikke vil anskaffe seg bil. I tillegg til trafikk- og miljømessige begrunnelser for å ha et godt kollektivtilbud, har det også fordelingsmessige virkninger som kan knyttes til kjønnsforskjeller.

Vi ser også at slike frynsegoder som firmabil, andre former for tilskudd til bilhold og bilbruk og gratis parkering er arbeidsrelaterte goder menn nyter godt av i større utstrekning enn hva kvinner gjør. Skattemessige regler knyttet til slike goder vil derfor ha en kjønnsmessig fordelingseffekt. Gratis parkering ved arbeidsplassen er ikke skattlagt, mens dersom arbeidsgiver ønsker å subsidiere kostnadene ved kollektivreiser til og fra arbeid, er dette skattepliktig, en regel som også har kjønnsmessig fordelingseffekt, hver fall på kort sikt. Når det gjelder skatte- og fradragregler som er knyttet til persontransport, kan det være behov for å gå mer nøye i gjennom dem for å undersøke i hvilken utstrekning de har kjønnsmessige fordelingsvirkninger.

Forskjeller i aldersfordelingen mellom kvinner og menn i de høyere aldersgruppene både nå, men særlig framover i tid, når eldre vil utgjøre en betydelig andel av befolkningen, betyr at trafikksystemet må ta hensyn til denne aldersgruppen. Flertallet i gruppen er kvinner, men den vil også omfatte menn. På kort sikt vil kvinnegruppen omfatte mange uten førerkort, så et tilpasset kollektivtilbud vil være det viktigste for den eldre gruppen. Etter hvert vil svært mange av dem også ha førerkort for bil. Tilbud om ”repetisjonskurs” i føreropplæring for eldre, kanskje særlig kvinner og ved tilpasning av

informasjonssystemer og vegutforming, bør planmyndigheter være oppmerksom på den stadig økende andelen eldre, og særlig eldre kvinner.



## 4. De daglige reisene, omfang, formål og transportmiddelbruk

I kapittel to presenterte vi en del ”bakgrunnsopplysninger” om kvinner og menn på viktige samfunnsmessige arenaer som vil ha betydning for deres daglige aktiviteter og dermed også reiser. Gjennomgangen i kapittel to viser at kvinner har lavere inntekt enn menn. De er i andre yrker enn hva menn er og tidsbruken er orientert mer mot ubetalt arbeid for husholdningen enn hva menns tidsbruk er. Til gjengjeld bruker menn mer tid på lønnsarbeid og på egen fritid. Over tid ser vi også at dette har endret seg noe ved at kvinner har økt sin tid på lønnsarbeid, og redusert tiden de bruker på husarbeid. Menn har ikke økt sin tidsbruk på husarbeid tilsvarende. Dette er viktige rammebetingelser for aktivitets- og resemønstrene for kvinner og menn.

I dette kapitlet skal vi se nærmere på hvilke konsekvenser dette har for de daglige reisene. Som vi hevdet i kapittel tre, reiser vi både fordi vi har lyst og fordi vi må. I dette kapitlet vil det være en blanding av det vi kan kalle obligatoriske reiser og de mer lystbetonte reisene vi vil presentere. Hovedvekten ligger imidlertid på de reisene vi må gjøre.

### 4.1 Reisesenes omfang

I 2005 hadde kvinner og menn omtrent like mange reiser per dag. Fra 1985 har kvinner økt sine reiser, mens menn har hatt det samme antall gjennom denne perioden. Kvinners tidsbruk på reiser og reiselengde har også økt noe, men menn har fremdeles en mye større ”aksjonsradius” enn hva kvinner har.

Tabell 4.1 Antall reiser per dag, km per dag og minutter per dag for kvinner og menn. De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1985, 1992, 2001 og 2005

	1985			1992			2001			2005		
	Antall reiser per dag	Km per dag	Min per dag	Antall reiser per dag	Km per dag	Min per dag	Antall reiser per dag	Km per dag	Min per dag	Antall reiser per dag	Km per dag	Min per dag
Mann	3,44	41	77	3,4	42	68	3,20	51	70	3,34	42	74
Kvinne	2,96	27	60	2,9	35	55	3,09	39	62	3,32	29	65

TØI rapport 866/2006

Veksten i antall reiser for kvinner, skyldes i hovedsak at de har økt sin deltakelse på arbeidsmarkedet. De har fått flere arbeidsreiser (se tabell 4.2) og de har fått

flere omsorgsreiser, som til en viss grad har sammenheng med økning i yrkesdeltakelse. Førskolebarn må følges til barnehage/dagmamma, og de fleste småskolebarna følges også til skolen.

## 4.2 Reiseformålene er fremdeles kjønnsdelt

Kvinner og menn har omtrent like mange reiser (3,3 i 2005), men reiseformålene er fremdeles forskjellige. De største endringene i denne 20-årsperioden er at kvinner har fått flere arbeidsreiser, men forskjellen mellom kvinner og menn når det gjelder arbeidsreiser er fremdeles signifikant. Menn har ikke økt sine arbeidsreiser. Tjenestereisene har holdt seg på omtrent samme nivå gjennom denne perioden. Her er det også forskjell på kvinner og menn. Innkjøpsreisene har økt noe i omfang fra 1985 til 2005, men kjønnsforskjellene er like klare, kvinner har fremdeles et større ansvar for innkjøp enn menn (innkjøp av dagligvarer utgjør den aller største delen av innkjøpsreisene). Det samme gjelder det som vi her har kalt omsorgs- eller følgereiser, som i hovedsak består av å følge barn til barnehage, skole og fritidsaktiviteter. Når disse deles opp, kommer det tydeligere fram at kvinner har hovedansvaret for å følge barn til barnehage og skole, men forskjellene mellom kvinner og menn når det gjelder andre typer følgereiser er mye mindre.

Tabell 4.2 Antall reiser per dag etter formål for kvinner og menn i 1985, 1992, 2001 og 2005. De nasjonale reisevaneundersøkelsene.

Reisens formål	1985		1992		2001		2005	
	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann	Kvinne
Arbeid	0,83	0,51	0,71	0,40	0,79	0,57	0,71	0,57
Tjenestereise	0,29	0,08	0,17	0,03	0,15	0,06	0,11	0,05
Innkjøp	0,67	0,81	0,78	0,84	0,71	0,81	0,87	0,97
Omsorg/følge	0,19	0,19	0,23	0,27	0,37	0,44	0,32	0,36
Besøk slekt/venner	0,46	0,54	0,47	0,50	0,39	0,39	0,40	0,46
Egen fritid	0,62	0,53	0,64	0,50	0,56	0,48	0,57	0,56

TØI rapport 866/2006

Kvinner besøker slekt og venner noe oftere enn det menn gjør. Slik har det vært i hele perioden. Kvinner har fått noen flere reiser knyttet til egen fritid, slik at forskjellene her er borte. Denne oversikten over de daglige reisene gjenspeiler noen av de samfunnsmessige endringene som har vært i perioden. Kvinnene har en større aktivitet på arbeidsmarkedet enn hva de hadde for 20 år siden. Plassering i ulike sektorer og yrker er antakelig med på å forklare at det ikke er noen endring i antall tjenestereiser.

Ser vi på slike generelle sammenhenger er forskjellene mellom kvinner og menn fremdeles signifikante for de fleste reiseformålene. Utdanning har ofte vært fremhevet som et av de viktigste virkemidler for å oppnå likestilling mellom kvinner og menn. Utdanning gir grunnlag for kvalifisert lønnsarbeid og dermed

mulighet til en rimelig god inntekt. Egen inntekt gir økonomisk frihet og uavhengighet. Det er gjerne større likhet i yngre generasjonene av kvinner og menn på disse formelle indikatorene på likestilling. Vi har sett nærmere på forskjell i omfang av reiseaktivitet for kvinner og menn i forskjellige aldersgrupper, inntekts- og utdanningskategorier i 2005 (vedleggstabell 4.a).

Tar vi for oss arbeidsreisene først, ser vi at det er i de midtre aldersgruppene at forskjellen mellom kvinner og menn er størst, altså i den perioden da mange har hjemmeboende barn. Her har kvinner færre arbeidsreiser enn menn. Antall arbeidsreiser øker for begge kjønn både med utdanning og inntekt, noe om til en viss grad henger sammen. Men også i de høyere inntekts- og utdanningsgruppene finner vi kjønnsforskjeller, selv om de er relativt små.

Tjenestereisene er svært få, men kjønnsforskjellene går stor sett igjen i de tre kategoriene som presenteres. Dette gjenspeiler de ulikhetene i kvinners og menns arbeidsmarkedstilknytning som si presenterte i kapittel 3.

Forskjellen på hvem som står for innkjøp av dagligvarer er på samme måte som for arbeidsreisene størst i aldersgruppene mellom 25 og 55 år. Kvinner handler dagligvarer mer enn menn i disse aldersgruppene. Blant de som er eldre har kvinner og menn omtrent like mange slike reiser. Blant de med høy utdanning er forskjellene små, mens kvinner i de to høyeste inntektsgruppene handler mer enn menn i samme grupper.

Omsorgs- eller følgereisene er først og fremst knyttet til de midtre aldersgruppene, og det gjelder primært å følge barn til barnehage, skole og fritidsaktiviteter. Forskjellen på kvinner og menn i disse aldersgruppene er signifikante. I de høyere inntektsgruppene er fordelingen av slike reiser jevn, mens kvinner har flere omsorgsreiser i stort sett alle utdanningsgrupper.

Fritidsreiser er likt fordelt mellom kjønnene i alle disse gruppene. Kvinner har noen flere reiser knyttet til besøk av venner og slektninger, men det er små forskjeller innenfor de ulike utdannings- og inntektsgruppene. Denne typen reiser mest knyttet til aldersgrupper, hvor det også er kjønnsforskjeller, særlig i gruppen 45-54 år.

### **4.3 Bilbruk fremdeles høyest blant menn**

Fra 1985 til 2005 har menns reisemåte vært stabil. Fordelingen mellom transportmidler har ikke forandret seg, ca 60 prosent av menns reiser foregår som bilfører, ca en femdel gjøres til fots. Resten er fordelt jevnt mellom kollektivtransport, sykkel og reiser som bilpassasjer. Kvinner derimot har økt sine reiser som bilsjåfør, fra 30 prosent i 1985 til nesten 50 prosent i 2005.

Tabell 4.4 Reisemåte for kvinner og menn 1985, 1992, 2001 og 2005. De nasjonale reisevaneundersøkelsene Norge. Prosent

Reisemåte	1985		1992		2001		2005	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
Til fots	19	32	18	25	18	25	18	23
På sykkel	5	7	7	5	5	4	5	4
Kollektivtransport	9	11	7	10	8	10	7	9
Bilpassasjer	7	20	7	19	7	17	7	16
Bilfører	60	30	59	41	61	44	62	47
Annet	-	-	2	-	1	-	1	1
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 866/2006

Hvordan har denne bilbruken fordelt seg på forskjellige kvinnegrupper i forhold til tilsvarende grupper av menn? Hvilke variasjoner finner vi etter familietype, husholdningsinntekt, bosted og alder? Ser vi på familietype først, finner vi minst forskjell i de husholdningene hvor det er barn, både enslige kvinner med barn og kvinner i parforhold med barn har relativt høy bilbruk, men likevel lavere enn menn i samme situasjon, tabell 4.5. Enslige kvinner har den laveste andelen bilbruk av alle grupper.

Innenfor de inntektsgruppene som er presentert i tabell 4.5 er det liten variasjon i bilbruk fra de som har en husholdsinntekt på kr 300 000 eller høyere. Dette gjelder både kvinner og menn. Kvinner ligger imidlertid 10-15 prosentpoeng lavere enn menn i de fleste inntektsgrupper.

Bosatte i de fire største byene bruker bilen mindre på sine daglige reiser enn bosatte i andre deler av landet. Bare en tredel av kvinners reiser foregår her med bil, og under halvparten av menns. Men forskjellen mellom kvinner og menn er omtrent den samme i alle bosteder.

Unge kvinner under 25 år og eldre kvinner over 67 år er de gruppene som bruker bil minst. Blant de eldste kvinnene foregår bare 27 prosent av deres reiser som bilfører. Minst forskjell mellom kvinner og menn finner man i aldersgruppen 35-44 år. En oppsummering av denne bivariate analysen viser følgende:

Kvinner som bruker bil mye kjennetegnes av at de:

- lever i parforhold med barn
- middels god inntekt
- bor utenfor byområdene
- er i alderen 35-44 år

Kvinner som bruker bil lite kjennetegnes av at de:

- er enslige
- har lav inntekt
- bor i storbyene
- er under 25 år eller over 67 år

Tabell 4.5 Bilbruk blant kvinner og menn på daglige reiser etter familietype, husholdningsinntekt, bosted og alder. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Prosent

	Menn	Kvinner
Alle	62	47
<i>Familietype</i>		
Enslig	58	39
Enslig med barn	68	60
Par uten barn	69	44
Par med barn	76	65
<i>Brutto husholdningsinntekt (1000)</i>		
<150	38	32
150-299	59	42
300-449	67	51
450-599	74	57
600-749	70	58
750+	67	57
<i>Bosted</i>		
Oslo/Bergen/Trondheim/Stavanger	47	33
Omegn til de fire største byene	65	52
Resterende seks største byer	62	49
Mindre byer	66	51
Resten av landet	69	52
<i>Alder</i>		
18-24 år	44	31
25-34 år	64	53
35-44 år	73	65
45-54 år	74	59
55-66 år	74	48
67 år +	67	27

TØI rapport 866/2006

De mannlige motstykkene til kvinnene har stort sett de samme kjennetegnene. Den viktigste forskjellene på kvinner og menn når det gjelder bilbruk er at menns bilbruk øker med alderen (opp til 67 år), mens kvinners bilbruk avtar. Multivariate analyser av kvinners og menns bilbruk viser at denne variabelen virker slik også når det kontrolleres for effekten av de andre variablene, slik som familietype, inntekt og bosted (vedleggstabeller 4.b og 4.c). Dette tyder på at kvinner ligger en generasjon etter menn når det gjelder bilbruk. Om dette ”generasjonsskillet” vil viskes ut og hvor lang tid det eventuelt vil ta avhenger i stor grad av utviklingen av både andelen kvinner som tar førerkort (blant de unge), generell økonomisk utvikling, som er en viktig betingelse for bilhold, og alternative reisemuligheter.

I alle fall vil det være en betydelig gruppe av kvinner som ikke er bilbrukere, og som vil ha behov for alternativer til bil. Til en viss grad gjelder dette for de samme gruppene av menn.

## 4.4 Arbeidsreisen

### Reiselengde

Muligheten til eget lønnsarbeid er svært viktig i et likestillingsperspektiv. En rekke undersøkelser av kvinner og menns reisevaner finner at kvinner har kortere

arbeidsreise enn hva menn har. Forklaringene i disse undersøkelsene har vært knyttet til flere faktorer. Her nevner vi to av de viktigste, hensyn til barn og familie og mangel på transportressurser. Flere hevder at kvinner velger arbeid nærmere hjemmet enn menn, fordi de har hovedansvaret for barn og husarbeid. Tidsknapphet er med på å begrense muligheten for lange arbeidsreiser. Vi ser av presentasjonen i kapittel 2 at fremdeles er det kvinner som gjør mest husarbeid og bruker mest tid på barn. Andre igjen mener at grunnen til at kvinner har arbeidsplassen nærmere hjemmet er at de har dårligere tilgang til privat transport, og dermed problemer med å reise. Kapittel tre viser at slik er det fremdeles.

Den gjennomsnittlige reiselengden for å komme til jobb har økt, både for kvinner og menn i denne perioden, men forskjellene er fremdeles betydelige, tabell 4.6. I 2005 var forskjellen ca seks kilometer. Det betyr at menn har et mye større geografisk handlingsrom på arbeidsmarkedet enn hva kvinner har.

Tabell 4.6 Gjennomsnittlig lengde på arbeidsreisen for kvinner og menn, De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1985, 1992, 2001 og 2005. Km

	1985	1992	2001	2005
Mann	12,4	13,7	16,4	16,5
Kvinne	7,8	8,0	9,9	10,3
Alle	10,6	11,3	13,6	13,8

TØI rapport 866/2006

I tabell 4.7 har vi sett nærmere på om det er noen systematiske variasjoner i arbeidsreiselengde i forhold til hvor folk bor, om de har barn eller ikke og hvilken utdanning de har. Tabellen viser tall for både 1992 og 2005 for å undersøke i hvilken grad det har vært spesielle endringer i løpet av denne perioden. I noen av kategoriene er det få intervjupersoner, særlig gjelder dette i den midtre utdanningskategorien. Tallene kan derfor være litt usikre.

For de aller fleste gruppene har arbeidsreisen blitt lengre i løpet av denne perioden. Det som har størst betydning både for kvinner og menn er hvilken type bosted det dreier seg om. Bosatte i de største byene har stort sett de korteste arbeidsreisene, bosatte i områdene rundt byene har de lengste. Det er ingen systematiske forskjeller mellom de som har barn og de som ikke har barn.

Tabell 4.7 Gjennomsnittlig lengde på arbeidsreiser for kvinner og menn etter bosted, familietype og utdanning i 1992 og 2005. De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1992 og 2005. Km

Bosted	Familietype	Utdanning	1992		2005	
			Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
Oslo Bergen, Trondheim, Stavanger	Par med barn	Lav	5,0	4,5	23,8	6,4
		Middels	13,2	5,9	9,6	10,2
		Høy	8,7	6,8	12,2	8,6
	Par uten barn	Lav	11,6	2,7	12,4	5,5
		Middels	12,9	4,4	4,0	7,3
		Høy	15,5	5,6	21,0	11,0
Omegn til Oslo Bergen, Trondheim, Stavanger	Par med barn	Lav	22,2	12,6	25,2	11,3
		Middels	32,8	14,1	17,3	14,1
		Høy	15,1	9,6	16,9	14,6
	Par uten barn	Lav	23,2	21,1	20,5	12,3
		Middels	19,6	11,2	23,7	13,3
		Høy	23,3	11,5	16,9	16,8
Resten av landet	Par med barn	Lav	12,6	9,4	17,8	9,2
		Middels	11,1	8,2	17,0	8,3
		Høy	13,3	4,3	18,5	13,4
	Par uten barn	Lav	12,5	7,5	14,3	11,0
		Middels	12,9	9,1	14,8	8,5
		Høy	20,4	9,4	15,6	9,3

TØI rapport 866/2006

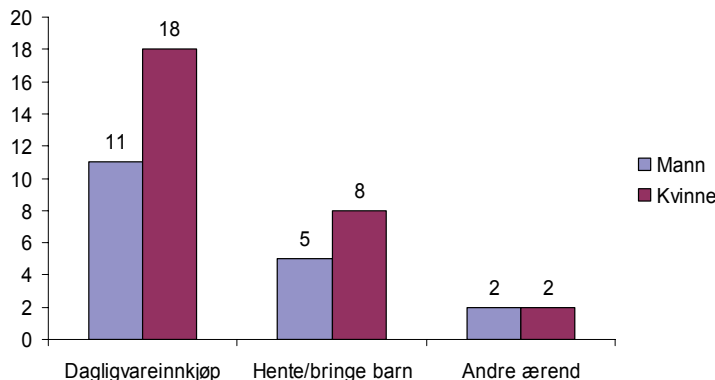
For kvinner ser det ut til å være en tendens til at arbeidsreisene øker i lengde med deres utdanning. Dette finner vi ikke for menn. Dette kan tolkes som at avstand er noe som "overvinnes" når det er viktig å få riktig jobb i forhold til en høyere utdanning. Har ikke kvinner høy utdanning, tar de "til takke" med jobber som er i nærheten. Menn ser ut til å være mindre avstandsfølsomme og velger jobb uavhengig av avstand på alle utdanningsnivåer.

Tiltak for å forstørre arbeidsmarkedsregioner vha investeringer i infrastruktur vil ikke nødvendigvis komme kvinner til gode. Tidsmessige og avstandsmessige bindinger kan være en barriere som betyr at kvinner ikke har samme mulighet som menn til å utnytte arbeidsmarkedstilbudene. Det trengs mer kunnskap om hvilke muligheter henholdsvis kvinner og menn har for dagpendling og hvilke betingelsene som eventuelt må endres for at mulighetene kan bli like for begge kjønn. Det statistiske grunnlaget som brukes i dag er ofte kjønnsnøytralt.

#### *Ærend på vei til eller fra jobben*

Figur 4.1 illustrerer hvordan kjønnsforskjellene kommer til uttrykk ved at kvinner i større grad enn menn kombinerer arbeidsreisen med andre gjøremål, som har med (ulønnet) arbeid for husholdningen. Spørsmålet som resultatene i figur 4.1

baserer seg på dreide seg om vedkommende hadde disse gjøremålene på vei til eller fra arbeid sist hun eller han var på jobben.



TØI rapport 866/2006

Figur 4.1 andel kvinner og menn som sier de hadde slike ærend sist de var på arbeid. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Prosent

Ser vi på hushold som består av par med barn, finner vi en klar kjønnsdeling mellom foreldrene. Mens 17 prosent av kvinnene sier at de henter eller bringer barn i forbindelse med arbeidsreisen, er andelen blant menn 10 prosent. Det er også kvinnene som står for dagligvareinnkjøp i tilknytning til arbeidsreisen i parforhold. Det er det samme om det er barn i familien eller ikke.

#### Reisemåte til arbeid

Fra kapittel tre husker vi at tilgang til bil fremdeles er bedre for menn enn for kvinner. Dette gjenspeiler seg også i transportmiddelbruk på arbeidsreisen, tabell 4.8. I løpet av denne 20-årsperioden har særlig kvinners reisemåte endret seg. I 1985 ble bil (som sjåfør) brukt på 37 prosent av kvinners arbeidsreiser. I 2005 var andelen 60 prosent. De tilsvarende andelene for menn er henholdsvis 67 og 72 prosent, en relativt beskjeden endring. Andelen kvinner som reiser til arbeid som bilpassasjer er halvert. De reiser kollektivt og går og sykler mindre.

Tabell 4.8 Reisemåte til arbeid for kvinner og menn. De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1985, 1992 og 2005. Norge. Prosent

Reisemåte	1985		1992		2005	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
Til fots, på sykkel	17	31	14	21	14	20
Kollektivtransport	9	17	9	15	10	13
Bilpassasjer	7	15	5	11	4	7
Bilfører	67	37	72	53	72	60
Sum	100	100	100	100	100	100

TØI rapport 866/2006

Et interessant spørsmål er om det er andre grunner til at kvinner bruker bil til arbeid enn menn. Hvor viktig er alder, inntekt, utdanning, familiesituasjon og bosted for kvinner i forhold til menn?



Tabell 4.9 Multivariat analyse av kvinners og menns bilbruk til arbeid i 2005. Parametre i parentes. Logistisk regresjon. Tallgrunnlaget finnes i vedleggstabellene 4.d og 4.e. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005.

Variabler i analysen	Menn	Kvinner
Reiselengde	Øker med avtakende lengde (-,002)	Øker med lengde (0,004)
Alder		
Egen inntekt	Øker med inntekt (0,179)	Øker med inntekt (0,165)
Bosted	Lavere i storbyer enn i resten av landet (-0,494)	Lavere i storbyer enn i resten av landet (-0,566)
Utdanning		
Familietype	Lavere blant enslige (-0,374) og par uten barn (-0,273) enn blant par med barn	Lavere blant enslige (-0,633) og par uten barn (-0,494) enn blant par med barn
Kollektivtilbud	Øker med avtakende kollektivtilbud (0,065)	Øker med avtakende kollektivtilbud (0,205)

TØI rapport 866/2006

I tabell 4.9 har vi oppsummert multivariate analyser av bilbruk for kvinner og menn, der effektene av alle variablene er undersøkt simultant. I tabellen har vi presentert bare signifikante effekter. Når det gjelder reiselengde øker kvinners bilbruk med lengde mens menns avtar. Det siste har antakelig sammenheng med at de lengste arbeidsreisene menn har foregår kollektivt.

Inntekt, bosted, familietype og kollektivtilbud er alle variabler som har signifikant betydning for om kvinner og menn bruker bil til arbeid. Det som imidlertid er interessant å legge merke til, er at parameterne i analysen av kvinners bilbruk er høyere enn de er for menn. Det betyr at disse variablene har større innvirkning på kvinners bilbruk enn på menns. Det er mindre forskjell på grupper av menn enn på grupper av kvinner.

## 4.5 Oppsummering og diskusjon av utvikling, tiltak og kunnskapsbehov

Det er fremdeles slik at kvinner har flere reiser knyttet til omsorg for barn og husholdsoppgaver enn det menn har, også når det kontrolleres for utdanning, inntekt og alder. Forskjellene er relativt små, men de har endret seg ganske lite over tid, noe som tyder på at dette er kjønnsdelt arbeid knyttet til normer som endres langsomt. Man kan altså forvente seg at det over relativt lang tid vil være kvinner som har hovedansvar for denne typen oppgaver og dermed reiser knyttet til dem.

I samfunnsøkonomiske analyser er tidsverdier knyttet til reisetypen en viktig komponent for å vurdere nytten av investeringer og tiltak. Tidsgevinster knyttet til tjenestereiser vurderes mangedobbelt i forhold til andre reiser, i og med at det regnes et produksjonsbortfall når man er på reise i arbeidstiden. I den svenske regjeringens proposisjon om "Moderna transporter" (2005/06:160) spør man om

det er rimelig at servicereiser, slik som å følge/hente barn, gjøre innkjøp av dagligvarer etc, skal ha samme lave tidsverdi i den samfunnsøkonomiske kalkylemodellen som reiser knyttet til underholdning og fritid. Ved å verdsette tidsbruk på disse reiseformålene høyere i modellen, antar man at kalkylene vil kunne gi andre resultater. De mener videre at siden kvinner gjør flere slike reiser enn menn, bidrar en slik endring av modellen til et mer likestilt transportsystem. Hvor stor betydning dette eventuelt vil få, er vanskelig å si uten å gå inn i beregningene.

Det er fremdeles store forskjeller når det gjelder tilgang til transportressurser og bilbruk, men det har vært en endring over tid. Spørsmålet er om de relativt store forskjellene som vi ser mellom kvinnegruppene når det gjelder tilgang til transportressurser og bilbruk vil avta og nærme seg de forskjellene vi ser hos menn og hvor lang tid en slik prosess vil ta? En del av forskjellene er knyttet til alder, jf tabell 3.3, men noe er resultat av inntektsforskjeller mellom kvinner og menn. Andre forskjeller har igjen sammenheng med tradisjonell arbeidsfordeling mellom kvinner og menn, som antakelig er i en endringsprosess. En del av dette ser vi i tidsnyttingsundersøkelsene, andre forhold vil igjen ha sammenheng med samfunnsmessige endringer gjennom f eks lovverk (regulering gjennom svangerskapspermisjoner) mv.

I lang tid framover vil det være en betydelig gruppe av kvinner som ikke er bilbrukere, og som vil ha behov for alternativer til bil. Til en viss grad gjelder dette for de samme gruppene av menn. I tillegg til de fordelingsmessige virkninger et kollektivtilbud har, vil det også gi positive miljøgevinster.

Når det gjelder arbeidsreisen har kvinner fremdeles kortere reise enn menn. Men det er forskjell mellom kvinnegrupper. Kvinner med lav utdanning tar ”til takke” med jobber som er i nærheten, mens kvinner som har høy utdanning ser ut til å reise lengre for å få tak i en type jobb de er kvalifisert for og interessert i. Menn ser ut til å være mindre avstandsfølsomme og velger jobb uavhengig av avstand på alle utdanningsnivåer.

Tiltak for å forstørre arbeidsmarkedsregioner vha investeringer i infrastruktur vil ikke nødvendigvis komme kvinner til gode. Tidsmessige og avstandsmessige bindinger kan være en barriere som betyr at kvinner ikke har samme mulighet som menn til å utnytte arbeidsmarkedstilbudene. Det trengs mer kunnskap om hvilke muligheter henholdsvis kvinner og menn har for dagpendling og hvilke betingelsene som eventuelt må endres for at mulighetene kan bli like for begge kjønn. Det statistiske grunnlaget som brukes i dag er ofte kjønnsnøytralt.

## 5 Motiver for bruk, holdning til og oppfatning av ulike transportmidler

Innledningsvis pekte vi på at fordi kvinners og menns samfunnsmessige posisjoner er forskjellige, vil en del av deres holdninger og politiske vurderinger også kunne være ulike. Dette kommer blant annet til uttrykk i deres stemmegivning. Valgundersøkelsen som ble foretatt i forbindelse med siste stortingsvalg, viste at 52 prosent av kvinnene stemte på venstresiden (RV, SV, A), mens 39 prosent av mennene ga sine stemmer til disse partiene (Aardal og Stavn 2006). Det finnes også undersøkelser som tyder på at kvinner er mer opptatt av miljø enn menn (Bennulf 1994, Lavik 1990, Lindén 1996). Politiske holdninger, sammen med forskjeller i hverdagspraksis og tilgang på ressurser, slik vi har sett i de foregående kapitlene, danner grunnlag for forskjell i holdninger også knyttet til transportmidlene. En del kvinner har angst for overgrep eller vold, og dette vil også komme til uttrykk innenfor transportområdet.

I dette kapitlet vil vi se nærmere på meninger og holdninger som er knyttet til eie og bruk av transportmidlene. Holdningene som kommer til uttrykk vil kunne gi informasjon om hvilke faktorer som har betydning for henholdsvis kvinner og menn, hva som er grunnene til eventuelle forskjeller og hvordan de eventuelt vil kunne påvirkes. Vi vil også diskutere hvilke lærdommer som kan trekkes av ansvarlige myndigheter.

### 5. 1 Menn er mer opptatt av bil enn kvinner

Som vi viste i kapittel tre, har menn fremdeles bedre tilgang til bil enn hva kvinner har. Kapittel fire viste videre at menn bruker bilen mer enn kvinner til de aller fleste formål. Selv om forskjellene er relativt små i de midtre aldersgruppene, er det altså fremdeles klare forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder eie og bruk av bilen.

Det finnes få nyere vitenskapelige undersøkelser om oppfatningen og opplevelsen av bilen, som er relevant i denne sammenhengen. De tallene som vi presenterer her stammer fra en undersøkelse som ble gjort i Oslo i 1993, med et representativt utvalg på ca 1000 intervjupersoner. I den undersøkelsen ble det blant annet spurt om ulike aspekter ved bil og kollektivtransport.

I tabell 5.1 er det fire dimensjoner ved bil som er presentert; frihet og tidssparing, spenning og status, vedlikehold og mekking og ubehaget ved bilbruk og bilhold.

Den første dimensjonen vektlegger tiden som en knapp ressurs. Samtidig indikerer den en sterk idealisering av bilens muligheter. Den består av to påstander som har en klar positiv holdning til bil og bruk av den. Det er ingen

signifikant forskjell mellom kvinner og menn. Begge kjønn vektlegger disse aspektene ved bilen, som også oppfattes som viktigst av de egenskapene som presenteres her.

Spenning og status er stikkordene for neste dimensjon. Her kommer bilen som rekreasjonssted, som statussymbol og som leketøy klart inn. Både kvinner og menn setter pris på bilen som rekreativt område. Bilen oppleves som en forlengelse av det private rom ut i offentligheten, der man kan være i fred med egne aktiviteter uten å ta hensyn til andre. Man kan spille musikk med høyt volum, og bilen blir konsertlokale. Man kontrollerer sitt eget lille rom i den store offentligheten. Dette er motsatsen til kollektivtransportens felles rom i det offentlige. Bilen er også et middel til å tilfredsstillte ønsket om fart og spenning og behovet for å vise hvem man er. Når det gjelder dette siste aspektet, som ikke så mange nevner, ser bilen ut til å være viktigere for menn enn for kvinner. Bilen er mer knyttet til mannlig enn til kvinnelig identitet. Men når det gjelder fart og spenning, som ikke så mange er opptatt av, og det rekreative aspektet, er det ingen forskjell på kvinner og menn.

Tabell 5.1: Holdninger til bil og kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger til bil	Kvinne	Mann	Alle
<i>Frihet og tidssparing</i>			
Jeg liker å kjøre bil fordi jeg kan reise hvor og når jeg vil	86	88	87
Jeg liker å kjøre bil fordi jeg sparer tid	65	70	67
<i>Spenning og status</i>			
Jeg liker følelsen av fart og spenning når jeg selv kjører bil	10	12	11
Jeg liker å ha en bil som folk legger merke til***	6	14	10
Jeg liker å kjøre bil for da kan jeg høre musikk og slappe av	38	39	38
<i>Vedlikehold og mekking</i>			
Jeg liker å reparere og vedlikeholde bilen***	14	29	21
Jeg liker ikke å bruke tid på å vaske og holde bilen i orden*	34	28	31
<i>Ubehag ved bil</i>			
Jeg liker ikke å kjøre bil fordi det er så mye stress med å finne parkering *	31	21	26
Jeg liker ikke å kjøre bil fordi det er så mye køkjøring	21	19	20
Jeg liker ikke å bruke bil fordi det er skadelig for miljøet	17	14	16
Jeg liker ikke å kjøre bil fordi det er så dyrt	13	12	13

TØI rapport 866/2006

\* signifikant for  $p < 0.05$ , kjiqvadrat-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kjiqvadrat-test

Bilen som maskulint prosjekt kommer til uttrykk når det gjelder vedlikehold og reparasjon av bilen. Å si at man liker å reparere og vedlikeholde bilen er et typisk mannlig utsagn. Det betyr likevel ikke at alle menn som sier dette faktisk reparerer bilen sin. Like lite som alle kvinner er teknisk uvitende i forhold til bil, har alle menn den fulle oversikt. Forskjellen er at det kanskje forventes at mannen kan ordne en del praktiske ting, som i det minste å kunne skifte tennplugg og

stramme viftereima, mens få synes det er merkelig dersom kvinner overlater slikt til profesjonelle.

Ubehaget ved bilkjøring er knyttet både til det individuelle og det samfunnsmessige nivået. På det individuelle nivået dreier det seg om økonomi, kjøring og parkeringsstress. Det er bare det siste aspektet at det er forskjell på kvinner og menn. Kvinner opplever dette som et større problem enn menn, noe som kanskje har sammenheng med mindre erfaring som bilsjåfør. Verken kvinner eller menn er spesielt opptatt av miljøaspektet ved bilkjøring. Det er ingen signifikant forskjell mellom dem.

Kort oppsummert kan vi si at forskjellene på kvinners og menns oppfatning av bilen er knyttet til status og mestring. Disse resultatene indikerer at bilen er mer knyttet til menns enn til kvinners identitet. For enkelte menn er bilen både et statussymbol og en gjenstand som de tar ut sine ferdigheter på. For kvinner er bilen mer et transportmiddel, som det også er forbundet ubehag med. Ellers legger kvinner og menn like stor vekt på frihet og tidssparing, samt det rekreative elementet ved bilen.

## 5.2 Kvinner er mer positivt innstilt til kollektivtransport enn menn

I den samme undersøkelsen ble det også stilt spørsmål om oppfatningen av kollektive transportmidler. Spørsmålene representerer noen av de samme dimensjonene som for bil, men delvis med motsatt fortegn.

Tabell 5.2: Holdninger til kollektivtransport for kvinner og menn. Oslo 1993. Prosent

Holdninger til kollektivtransport	Kvinne	Mann	Alle
<i>Tid og bundethet</i>			
Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi det går for langsomt **	20	29	26
Jeg liker ikke å reise kollektivt fordi det tar for mye tid ***	24	34	29
Jeg liker ikke å kjøre kollektivt fordi jeg blir bundet av ruter og tider ***	29	41	34
Jeg liker å reise kollektivt fordi det gir meg mulighet til å reise hvor og når jeg vil ***	19	10	15
<i>Mestringsfravær</i>			
Jeg liker å reise kollektivt for da slipper jeg å tenke på parkeringsplass for bilen *	58	46	53
Jeg liker å reise kollektivt fordi jeg slipper å tenke på trafikk situasjonen *	49	34	42
<i>Miljø</i>			
Jeg liker å reise kollektivt fordi det er miljøvennlig***	53	36	45

TØI rapport 866/2006

\* signifikant for  $p < 0.05$ , kji kvadrat-test

\*\* signifikant for  $p < 0.01$ , kji kvadrat-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0.001$ , kji kvadrat-test

I motsetning til bilen gir kollektivtransporten negative assosiasjoner til tid og bundethet. Mellom en firedel og en tredel av de som har svart i denne undersøkelsen synes kollektivtransporten går for langsomt, tar for mye tid og at den gir lite tidsmessig og romlig fleksibilitet. Men det er signifikante forskjeller mellom kvinner og menn, tabell 5.2. Kvinner er klart mindre negative til disse aspektene ved kollektivtransporten enn hva menn er. Nesten hver femte kvinne sier at de liker å reise kollektivt fordi det gir dem mulighet til å reise når og hvor de ønsker. Om dette har sammenheng med hvilke valgmuligheter kvinner og menn har, skal vi se nærmere på.

Mens menn liker å holde på med bilen, tabell 5.1, synes kvinner det er bekvemt å reise kollektivt fordi man slipper å forholde seg til parkerings- og trafikkproblemer, tabell 5.2. Dette forteller kanskje at kvinner har mindre erfaring med bil enn menn. Dersom man bruker bilen lite, vil utfordringer som lukeparkering og kompliserte trafikksituasjoner oppleves som ubehagelige. Mer enn halvparten av kvinnene knytter positive miljøaspekter til bruk av kollektivtransporten, mens i overkant av en tredel av menn gjør det.

Også nyere undersøkelser viser liknende resultater.

I forbindelse med evaluering av Samferdselsdepartementets Tiltakspakker for kollektivtransport, i perioden 1996-2003, ble det gjennomført undersøkelser blant befolkningen i ni byområder (Hundvåg/Stavanger, Nedre Glomma, Tønsberg, Larvik, Drammensområdet, Ålesund, Trondheim, Gjøvik og Kristiansand). I spørreopplegget for disse undersøkelsene ble intervjupersonene bedt om å ta stilling til følgende utsagn:

- Jeg kommer raskt frem ved å bruke buss
- Det er komfortabelt å reise med buss
- Det er billig å reise med buss
- Bussene er miljøvennlige
- Det er kort veg til holdeplassen
- Bussene går ofte
- Bussene er punktlige
- Det er lett å få sitteplass
- Du har sjelden problemer med av og påstigning
- Holdeplassene er tiltalende
- Det er enkelt å bytte mellom kollektive transportmidler
- Bussene er godt merket
- Det er lett å få tak i informasjon om ruter og takster
- Det er enkelt å få kjøpt rabattkort
- Sjåførene yter god service
- Trafikkselskapet er flinke til å informere i media

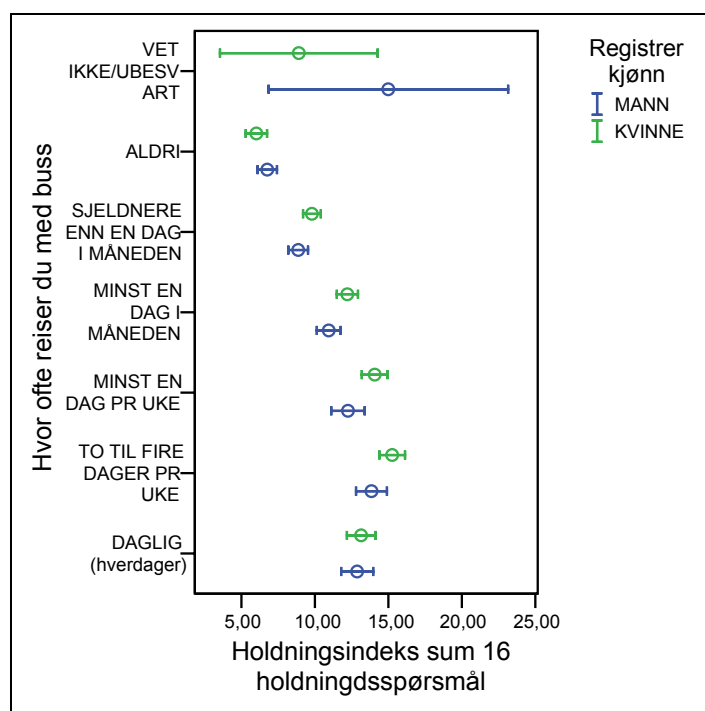
På grunnlag av svarene ble det laget en holdningsindeks. Analyser av datamaterialet fra Tiltakspakkene viser at kvinner er mer positive til kollektivtilbudet enn menn, tabell 5.3.

Tabell 5.3: Indeks for holdninger til kollektivtransport fordelt på kjønn. Spesielle analyser av paneldata fra Tiltakspakker i ni byområder. Gjennomsnitt

Holdningsindeks gjennomsnitt av 16 påstander	Gjennomsnitt score
Mann	9,9
Kvinne	11,3
<b>Totalt</b>	<b>10,7</b>

TØI rapport 866/2006

Sammenlikner vi kvinner og menn med samme reisefrekvens kollektivt finner vi imidlertid ingen signifikante forskjeller i holdningene til kollektivtransporten generelt, figur 5.1. Dette indikerer at erfaring og bruk av buss, tog og trikk har betydning for vurderingen av tilbudet. Kjenner man det godt og bruker det ofte, er man også mer positiv. Det kan også være slik at de som er positive bruker tilbudet oftest. Holdning og handling påvirker hverandre begge veier.



TØI rapport 866/2006

Figur 5.1: Indeks for holdninger. Kvinner og menn etter reisefrekvens kollektivt. Analyser av paneldata fra Tiltakspakker i ni byområder.

Kvinner reiser imidlertid mer kollektivt enn menn og dette forklarer noe av forskjellen i holdningene, men andre faktorer som tilgang til bil, førerkortinnehav, yrkesaktivitet og alder er vel så viktige. (Vedleggstabell 5.1). Men selv når det er kontrollert for disse variablene, er fremdeles kvinner mer positive til kollektivtilbudet enn menn.

Et minimum av kunnskap om kollektivtilbudet er en forutsetning for å kunne benytte det. I Tiltakspakkene ble derfor respondentene spurt om de kjenner til rutetilbudet til sentrum, hvilken buss de kan ta, hvor ofte den går og hva

enkeltbilletten koster. I tillegg ble de spurt om de vet hvor de kan henvende seg for å få informasjon om kollektivtilbudet. Ut fra disse spørsmålene er det konstruert en indeks for befolkningens kunnskaper om kollektivtilbudet. Sammenhengen mellom kunnskap om kollektivtilbudet og bruk er helt klar. (Kjørstad og Norheim 2005). Her har vi sett på dataene fra Tiltakspakkene for å se om det er forskjeller på kvinner og menn mht hvilken kunnskap de har om kollektivtilbudet. Tabell 5.4 viser en signifikant forskjell på kunnskapsnivået hos kvinner og menn.

Tabell 5.4 Indeks for kunnskap om kollektivtransport fordelt på kjønn. Analyser av paneldata fra Tiltakspakker i ni byområder. Gjennomsnitt

Kunnskapindeks	Gjennomsnitt score
Mann	2,7
Kvinne	2,9
<b>Totalt</b>	<b>2,8</b>

TØI rapport 866/2006

Spørsmålene er når og hvordan man skaffer seg kunnskap, og hvordan dette påvirker oppfatningen av et kollektivtilbud. Forskning tyder på at folk ikke skaffer seg informasjon om tilbudet før de trenger det, f.eks. dersom bilen ikke er tilgjengelig. Erfaringene fra evaluering av Tiltakspakkene tyder på at det er viktigere å endre negative holdninger (gjennom synlige tiltak) for å øke reisefrekvensen kollektivt enn å øke og bekrefte de positive holdningene (Kjørstad og Norheim 2005). Når det gjelder negative holdninger til kollektivtilbudet, finner denne evalueringen ingen forskjell på kvinner og menn.

### 5.3 Kvinner opplever større utrygghet i trafikkmiljøet

En del mennesker føler seg utrygge når de er ute og reiser. Denne utryggheten kan skyldes flere forhold:

- Redsel for ulykker hvor ulike transportmidler regnes som mer eller mindre risikofylt å benytte
- Usikkerhet med hensyn til mestring av reisen
- Utrygghet med hensyn til andre mennesker som ferdes i transportsystemet – redsel for overfall og ubehagelige hendelser. Dette kan gjelde på vei til holdeplassen, mens man venter på bussen, toget eller trikken og på selve transportmidlet

I Sverige har Alm og Lindberg gjennomført tre studier der de har undersøkt opplevd risiko – både for ulykker og vold, samt trygghet og uro ved bruk av ulike transportmidler. Studiene viser at kollektive transportmidler oppleves som mindre risikofylte enn privatbil når det gjelder risiko for å bli utsatt for en trafikulykke, mens risikoen for vold oppleves som større på kollektive transportmidler (Alm og Lindberg 2000, 2002 og 2003). Dette innebærer at trafikantene opplever at



transportmiddel med høy risiko når det gjelder ulykker har lav risiko når det gjelder å bli utsatt for vold. Og motsatt.

Unge menn (under 30 år) opplever mindre grad av ulykkesrisikoen enn kvinner på samme alder. Samtidig finner de også at de ulike transportmidlenes attraktivitet i større grad er avhengig av trafikantenes opplevde risiko for å bli utsatt for ubehagelige situasjoner, vold eller trusler i forbindelse med reisen enn opplevd risiko for å komme ut for en trafikkulykke. Eldre kvinner (over 64 år) er de som opplever at de har størst risiko for å blir utsatt for vold, mens de i realiteten er de som utsettes minst for vold.

I norske undersøkelser (Norheim og Stangeby 1993, Norheim m fl 1994, Kjørstad 1995) har vi funnet at utrygghet ved bruk av kollektivtransport først og fremst er et storbyproblem. Dette underbygges av undersøkelser i Sverige (Stangeby 2004) og i Storbritannia (Crime Consern m fl. 1997). Forholdene i en stor by er mer uoversiktlig enn i mindre byer noe som kan være en av grunnene til at utryggheten slår sterkere ut der. I tillegg er kollektivtilbudet og dermed kollektivbruken høyere på kveldstid slik at eksponeringen er høyere.

I fem mellomstore byområder; Moss, Kristiansand, Nedre Glomma, Grenland og Tromsø, er det mange av kollektivtrafikantene som ikke reiser kollektivt på kveldstid, tabell.5.5. I Drammensregionene og i Oslo er kollektivbruken på kveldstid blant de faste trafikantene betydelig høyere. I Oslo er det særlig de kvinnelige trafikantene som lar være å reise kollektivt på kveldstid. I de andre norske byene finner vi ikke forskjeller på kvinner og menn.

Tabell 5.5: Andel av kollektivtrafikantene som ikke reiser på kveldstid i noen byområder. Prosent.

	Moss N=198	Grenland N=200	Kristian- sand N=192	Tromsø N=199	Ålesund N=199	Drammens- regionen N=399	Oslo N=637
Reiser ikke kollektivt på kveldstid	81	63	64	51	62	19	10

Kilder: Kollektivtrafikantenes preferanser i 5 mellomstore byer 1994 (Kjørstad 1995), Ny giv for kollektivtrafikk i Drammensregionen (Norheim m fl 1994), Bedre kollektivtransport ( Norheim og Stangeby 1993)

Derimot finner vi forskjell på kvinner og menn når vi ser på årsakene til at de ikke reiser kollektivt på kveldstid. Selv om hovedårsakene i de mellomstore byene er at det er dårlig kollektivtilbud på kveldstid, og at de mener det er enklere å bruke bil eller er at de sjelden er ute om kvelden, så ser vi at det er kvinnene som oppgir utrygghet som årsak til ikke å reise kollektivt selv om det ikke er mange. I Oslo derimot, oppgir halvparten av kvinnene at de føler seg utrygge, men ingen menn. Menn hevder i større grad enn kvinner at de sjelden er ute om kvelden, og at det er enklere å benytte bilen som årsaker til ikke å reise kollektivt.

Tabell 5.6: Årsaker til ikke å reise kollektivt på kveldstid i noen byområder fordelt på kjønn. Prosent.

Årsaker til at de ikke reiser	Moss, Grenland, Kristiansand, Tromsø, Ålesund N=635		Drammensregionen N=76		Oslo N=63	
	M	K	M	K	M	K
Dårlig rutetilbud	16	19	24	21	11	7
Enklere å benytte bil	35	37	49	35	37	3
Sjelden ute om kvelden	33	30	18	23	42	20
Føler utrygghet	1	6	0	14	0	49
Annet	15	8	9	7	11	11

Kilder: Kollektivtrafikanternes preferanser i 5 mellomstore byer 1994 (Kjørstad 1995), Ny giv for kollektivtrafikk i Drammensregionen (Norheim m fl 1994), Bedre kollektivtransport ( Norheim og Stangeby 1993)

De norske undersøkelsen er noen år gamle, men det er grunn til å tro at utrygghet i forbindelse med kollektivreiser og det å ferdes ute på kveldstid ikke er blitt mindre i løpet av de senere årene. Dette bekreftes av utviklingen i Göteborg, som viser at andelen av befolkningen som er redde for å bli utsatt for vold eller trusler i forbindelse med en kollektivreise har økt, og at angsten har spredd seg også ned i de yngre aldersgruppene (Trafikontoret 1997, Johansson og Wettermark 2003, Stangeby 2004).

Selv om de aller fleste kollektivtrafikanter har følt seg utrygge bare en gang i blant, kan dette føre til at de lar være å reise. Spesielt vil utrygghet ved kollektivreiser være et problem for dem som ikke har alternative transportmåter og føre til at de reiser mindre enn de skulle ønske. Spesielt vil dette ramme kvinner, fordi kvinner både er mer utrygge når de ferdes ute på kveldstid og fordi de har dårligere tilgang til bil.

En stor del av kollektivtrafikanterne har opplevd/følt seg utrygge i forbindelse med å reise kollektivt, og det er store forskjeller på kvinner og menn spesielt i Oslo, tabell 5.7. Over halvparten av kvinnene i Oslo og i Göteborg og Jönköping har følt seg utrygge i forbindelse med kollektivreiser.

Tabell 5.7: Andeler av kollektivtrafikanterne som har følt seg utrygge og hvor de har følt utrygghet, fordelt på kvinner og menn.

	Oslo (1993) N=573		Gøteborg og Jönköping (2003) N=752	
	M	K	M	K
Andel som har følt seg utrygg	23	50	46	54
Del av reisen hvor de har følt seg utrygge når de har reist kollektivt på kveldstid (flere svar/mulig)				
På vei til /fra holdeplass	25	65	35	51
På holdeplassen	65	70*	54*	
På transportmidlet	58	52*	75*	

Kilder: Bedre kollektivtransport (Norheim og Stangeby 1993) og Trygg kollektivtransport (Stangeby 2004)

\* Ingen forskjell på menn og kvinner

At en person føler utrygghet i forbindelse med en kollektivreise har ikke nødvendigvis noe med selve kollektivtransporten å gjøre, men kan være et uttrykk for et mer generelt samfunnsproblem som at folk er redde for å ferdes utendørs særlig når det er mørkt. Spesielt gjelder dette for kvinner hvor over halvparten av kvinnene har følt utrygghet på vei til/fra holdeplassen.

Andelen som har følt utrygghet på holdeplassen og på selve transportmidlet er like høy eller høyere, men her ser vi ingen forskjeller på kvinner og menn.

En rekke forhold gjør at folk føler utrygghet i forbindelse med en kollektivreise. Dette er forhold som for noen kan oppleves som helt uproblematisk, men som for andre er et stort problem. Tilstedeværelsen av berusede personer er det største problemet uansett om det er på vei til/fra holdeplassen, på holdeplassen eller på transportmidlet. Dårlig belysning, underganger mv er også et problem for mange. I tillegg er "fravær" av andre mennesker enten det er andre reisende eller vektore/personale et problem når man oppholder seg på holdeplassen og på transportmidlet.

## 5.4 Oppsummering, utvikling og tiltak

Undersøkelsene som er presentert i dette kapitlet viser at kvinner og menn har forskjellig oppfatning av transportmidlene. De vektlegger ulike kvaliteter forskjellig. Generelt kan vi si at menn er mer opptatt av bil enn kvinner, mens kvinner på sin side har en mer positiv oppfatning av kollektivtransporten enn hva menn har. Noe av forklaringen på disse forskjellene har sammenheng med kvinner og menns daglige reisemønstre. Kvinner reiser fortsatt mer kollektivt enn menn, mens menn bruker bilen hyppigere enn kvinner. Når reisemønstrene ser ut til å nærme seg når det gjelder bilbruk, kan man spørre om oppfatningene vil endres. Det ser imidlertid ut til at det er grunnleggende forskjeller i kvinners og menns verdisyn, som kommer til uttrykk i deres politiske stemmegivning, og som også tilkjennegis gjennom miljøorientering. Fra undersøkelser om kundetilfredshet med kollektivtransporten i Stavangerområdet kommer det fra at en større andel kvinner enn menn ønsker å prioritere satsning på kollektivtransport. Flere menn enn kvinner synes man skal satse på bil.

I et miljøperspektiv kan man si at det er bedre å la kvinnene være et transportpolitisk forbilde, deres reisepraksis og oppfatninger av transportmidlene har en bedre "miljøprofil" enn tilsvarende for menn. Tiltak bør derfor rettes inn mot reduksjon av bilbruk blant de som i dag er storforbrukere av bil på samme tid som det skjer en forbedring av det kollektive reisetilbudet for å fremme likestilling.

Gjennomgangen i dette kapitlet viser også at opplevelsen av utrygghet knyttet til bruk av kollektivtilbudet er mye vanligere blant kvinner enn blant menn. Forbedringer av det fysiske miljøet, utforming av terminaler og stasjoner og sikkerhetskontroll på transportmidlene er tiltak som både fremmer likestilling og tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.

## 6 Tendenser framover og transportpolitiske tiltak

### 6.1 Dagens likestillingssituasjon på transportområdet

Vårt utgangspunkt for presentasjon av og diskusjon om likestilling i transport er at transport i hovedsak er et hjelpemiddel til å oppnå andre mål eller tilfredsstillende andre behov, og at det som betegnes transportbehov derfor er avledet.

Transportbehov må derfor knyttes til samfunnsmessige områder som er viktig for både kvinner og menn. Vi har fokusert på tre områder, som har samfunnsmessig stor betydning; arbeidsmarkedet, tidsbruk i husholdningen og ansvar for barn. Forskjellig tilgang til ressurser og tid, samt ansvarsfordeling mellom kvinner og menn på disse områdene, danner grunnlag for transportbehov, slik vi har definert det. På disse områdene er det fortsatt store forskjeller mellom kvinner og menn, som igjen påvirker reisemønstre og mulighet for valg av reisemåte.

Analysene viser at det fremdeles er betydelige forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder private transportressurser. En større andel menn enn kvinner har førerkort for bil. Forskjellene i de yngre aldersgruppene (25-45 år) er relativt små i forhold til blant de eldre. Kvinner har dårligere tilgang til bil enn menn uansett alder, inntekt, familietype eller bosted. De som har særlig dårlig tilgang er enslige kvinner, kvinner med lav inntekt og de som er bosatt i storbyene, særlig i Oslo.

Det er fremdeles slik at kvinner har flere reiser knyttet til omsorg for barn og husholdningsoppgaver enn det menn har, også når det kontrolleres for utdanning, inntekt og alder. Forskjellene er relativt små, men de har endret seg ganske lite over tid, noe som tyder på at dette er kjønnsdelt arbeid knyttet til normer som endres langsomt. Man kan altså forvente seg at det over relativt lang tid vil være kvinner som har hovedansvar for denne typen oppgaver og dermed reiser knyttet til dem.

Kvinner har fremdeles kortere arbeidsreise enn menn. Men det er forskjell mellom kvinnegrupper. Kvinner med lav utdanning tar "til takke" med jobber som er i nærheten, mens kvinner som har høy utdanning ser ut til å reise lengre for å få tak i en type jobb de er kvalifisert for og interessert i. Menn ser ut til å være mindre avstandsfølsomme og velger jobb uavhengig av avstand på alle utdanningsnivåer.

Kvinner og menn har forskjellig oppfatning av transportmidlene. De vektlegger ulike kvaliteter. Generelt kan vi si at menn er mer opptatt av bil enn kvinner, mens kvinner på sin side har en mer positiv oppfatning av kollektivtransporten enn hva menn har. Noe av forklaringen på disse forskjellene har sammenheng med kvinner og menns daglige reisemønstre. Kvinner reiser fortsatt mer kollektivt enn menn, mens menn bruker bilen hyppigere enn kvinner. Opplevelsen av utrygghet knyttet til bruk av kollektivtilbudet er mye vanligere blant kvinner enn blant menn. Når reisemønstrene ser ut til å nærme seg når det gjelder bilbruk, kan man spørre om

oppfatningene vil endres. Det ser imidlertid ut til at det er grunnleggende forskjeller i kvinners og menns verdisyn, som blant annet kommer til uttrykk i deres politiske stemmegivning.

## 6.2 Utviklingen framover – hvilke trekk vil påvirke likestilling i transport?

I løpet av de siste ti-årene har forskjellene mellom kvinner og menn avtatt på transportområdet. Flere kvinner har tatt førerkort, har fått bedre tilgang til bil og bruker bil mer enn hva som var tilfelle tidligere. Når det gjelder førerkort så er det slik at når dagens 25-åringer har kommet opp i 60-70-årsalderen, vil mye av disse forskjellene være borte. På den andre siden ser vi at de yngste venter med å ta førerkort, særlig jentene. Hvordan dette vil utvikle seg over tid, er vanskelig å si. Men mye tyder på at bilen har mindre betydning som ”kultobjekt” for ungdommen nå enn tidligere. Nå oppfattes den mer som et praktisk redskap, som ikke anskaffes før man trenger det.

Det som imidlertid har forandret seg relativt lite, er fordelingen av reisesenes formål. Disse reisemønstrene gjenspeiler de samfunnsmessige posisjonene kvinner og menn har og arbeidsfordelingen som finner sted i familiene. Likestilling innenfor transportfeltet er dermed delvis avhengig av likestilling også på andre områder.

Forskjeller i aldersfordelingen mellom kvinner og menn i de høyere aldersgruppene både nå, men særlig framover i tid, når eldre vil utgjøre en betydelig andel av befolkningen, betyr at trafikksystemet må ta hensyn til denne aldersgruppen. Flertallet i gruppen er kvinner, men den vil også omfatte menn. På kort sikt vil kvinnegruppen omfatte mange uten førerkort, så et tilpasset kollektivtilbud vil være det viktigste for den eldre gruppen. Etter hvert vil svært mange av dem også ha førerkort for bil. Tilbud om ”repetisjonskurs” i føreropplæring for eldre, kanskje særlig for kvinner som har mindre kjøreefaring, vil være aktuelt. Ved tilpasning av informasjonssystemer og vegutforming, bør planmyndigheter være oppmerksomme på den stadig økende andelen eldre, og særlig eldre kvinner fordi de vil utgjøre majoriteten av de eldre.

Det er fremdeles store forskjeller når det gjelder tilgang til transportressurser og bilbruk, men det har vært en endring over tid. Spørsmålet er om de relativt store forskjellene som vi ser mellom kvinnegruppene når det gjelder tilgang til transportressurser og bilbruk vil avta og nærme seg de forskjellene vi ser hos menn og hvor lang tid en slik prosess vil ta? En del av forskjellene er knyttet til alder og disse vil antakelig utjevnes over tid. Når det gjelder inntektsforskjeller mellom kjønnene er det vanskeligere å ha noen klar formening. Situasjonen i dag er at flere unge kvinner enn menn tar høyere utdanning samtidig som flere kvinner jobber i offentlig enn privat sektor, der lønnsnivået er høyere. Andre forskjeller har igjen sammenheng med tradisjonell arbeidsfordeling mellom kvinner og menn, som antakelig er i en endringsprosess. En del av dette ser vi i tidsnyttingsundersøkelsene, andre forhold vil igjen ha sammenheng med

samfunnsmessige endringer gjennom f eks lovverk (regulering gjennom svangerskapspermisjoner) mv.

### 6.3 Transportens betydning for andre sektorer

Transport er i hovedsak et hjelpemiddel til å tilfredsstille andre behov. Man er avhengig av et transporttilbud for å delta på mange viktige samfunnsmessige arenaer. Mangel på et tilbud kan resultere i sosial eksklusjon eller isolasjon fra viktige områder. Kvinner er særlig utsatt fordi:

- En høyere andel kvinner har lav inntekt enn menn
- Det er flere enslige forsørgere blant dem
- De har dårligere tilgang til bil og bilrelaterte frynsegoder
- De har lengre antatt livslengde, og dermed flere år med lavere inntekt og nedsatt helse
- De opplever større utrygghet og frykt for å bevege seg ut alene enn menn, og er dermed mer stedsbundet

I Norge er det ikke gjort systematiske studier av hvilken betydning disse faktorene har for samfunnsmessig deltakelse. Den britiske – The Equal Opportunities Commission – initierte et arbeid om likestilling i transport (Hamilton et al 2005). Dette arbeidet konkluderte blant annet med at kvinners dårligere tilgang på transport og andre ressurser resulterte i at de fikk dårligere tilgang på følgende samfunnsmessige områder:

- Arbeidsmarked
- Undervisning, etterutdanning
- Barnetilsyn
- Lokal service og helse
- Sosialt liv i alminnelighet

I hvilken grad dette også er tilfelle for norske forhold gjenstår å undersøke. I Norge mangler det undersøkelser av hvilken betydning transport har for ulike gruppers levekår og velferd.

### 6.4 Tiltak innenfor transportområdet som kan øke likestillingen på kort og lang sikt

Både lavere andel som har førerkort og dårligere tilgang på bil betyr at kvinner i større grad enn menn har behov for alternativer til privat transport. Kollektive reisetilbud er mer nødvendig for de som av forskjellige årsaker ikke har mulighet eller ikke vil anskaffe seg bil. I tillegg til trafikk- og miljømessige begrunnelser for å ha et godt kollektivtilbud, har det også fordelingsmessige virkninger som

kan knyttes til kjønnsforskjeller. Det er fremdeles store forskjeller når det gjelder tilgang til transportressurser og bilbruk, men det har vært en endring over tid.

I lang tid framover vil det være en betydelig gruppe av kvinner som ikke er bilbrukere, og som vil ha behov for alternativer til bil. Til en viss grad gjelder dette for noen av de samme gruppene av menn. I tillegg til de fordelingsmessige virkninger et kollektivtilbud har, vil det også gi positive miljøgevinster.

Vi ser også at slike frynsegoder som firmabil, andre former for tilskudd til bilhold og bilbruk og gratis parkering er arbeidsrelaterede goder menn nyter godt av i større utstrekning enn hva kvinner gjør. Skattemessige regler knyttet til slike goder vil derfor ha en kjønnsmessig fordelingseffekt. Gratis parkering ved arbeidsplassen er ikke skattlagt, mens dersom arbeidsgiver ønsker å subsidiere kostnadene ved kollektivreiser til og fra arbeid, er dette skattepliktig, en regel som også har kjønnsmessig fordelingseffekt, hver fall på kort sikt. Når det gjelder skatte- og fradragsregler som er knyttet til persontransport, kan det være behov for å gå mer nøye i gjennom dem for å undersøke i hvilken utstrekning de har kjønnsmessige fordelingsvirkninger.

Forskjeller i aldersfordelingen mellom kvinner og menn i de høyere aldersgruppene både nå, men særlig framover i tid, når eldre vil utgjøre en betydelig andel av befolkningen, betyr at trafikksystemet må ta hensyn til denne aldersgruppen. Flertallet i gruppen er kvinner, men den vil også omfatte menn. På kort sikt vil kvinnegruppen omfatte mange uten førerkort, så et tilpasset kollektivtilbud vil være det viktigste for den eldre gruppen. Etter hvert vil svært mange av dem også ha førerkort for bil, slik at oppfriskningskurs vil bli stadig mer aktuelt.

I samfunnsøkonomiske analyser er tidsverdier knyttet til reisetyper en viktig komponent for å vurdere nytten av investeringer og tiltak. Tidsgevinster knyttet til tjenestereiser vurderes mangedobbelt i forhold til andre reiser, i og med at det regnes et produksjonsbortfall når man er på reise i arbeidstiden. I den svenske regjeringens proposisjon om "Moderna transporter" (2005/06:160) spør man om det er rimelig at servicereiser, slik som å følge/hente barn, gjøre innkjøp av dagligvarer etc, skal ha samme lave tidsverdi i den samfunnsøkonomiske kalkylemodellen som reiser knyttet til underholdning og fritid. Ved å verdsette tidsbruk på disse reisemålene høyere i modellen, antar man at kalkylene vil kunne gi andre resultater. De mener videre at siden kvinner gjør flere slike reiser enn menn, bidrar en slik endring av modellen til et mer likestilt transportsystem. Hvor stor betydning dette eventuelt vil få, er vanskelig å si uten å gå inn i beregningene.

Tiltak for å forstørre arbeidsmarkedsregioner ("regionforstørring") vha investeringer i infrastruktur vil ikke nødvendigvis komme kvinner til gode. Tidsmessige og avstandsmessige bindinger kan være en barriere som betyr at kvinner ikke har samme mulighet som menn til å utnytte arbeidsmarkedstilbudene. Det trengs mer kunnskap om hvilke muligheter henholdsvis kvinner og menn har for dagpendling og hvilke betingelsene som eventuelt må endres for at mulighetene kan bli like for begge kjønn. Det statistiske grunnlaget som brukes i dag er ofte kjønnsnøytralt.

Når kvinners og menns reisemønstre blir mer like, kan man spørre om holdningene også vil endres. Det ser imidlertid ut til at det er forskjeller i kvinners

og menns verdisyn. Det kommer til uttrykk i politiske stemmegivning og tilkjennegis også gjennom miljøorientering.

I et miljøperspektiv kan man si at det er bedre å la kvinnene være et transportpolitisk forbilde, deres reisepraksis og oppfatninger av transportmidlene har en bedre "miljøprofil" enn tilsvarende for menn. Tiltak bør derfor rettes inn mot reduksjon av bilbruk blant de som i dag er storforbrukere av bil på samme tid som det bør skje en forbedring av det kollektive reisetilbudet for å fremme likestilling.

Forbedringer av det fysiske miljøet, utforming av terminaler og stasjoner og sikkerhetskontroll på transportmidlene er tiltak som både fremmer likestilling og tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.

## 6.5 Det er mye vi ikke vet

Analysene og diskusjonen som er presentert i denne rapporten er basert på tilgjengelig data og statistikk. En viktig datakilde er den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som gjentas hvert fjerde år. Den gir et svært godt bilde av hva slags transportressurser forskjellige grupper i befolkningen har, hva slags reiser som gjennomføres og hvordan dette skjer. Denne kontinuerlige oppfølgingen av reiseaktiviteten blant befolkningsgrupper er et svært viktig grunnlag for transportpolitikken. Reisevaneundersøkelsene ligger godt til rette for å gjøre analyser av kohorter (generasjoner) over tid. Særlig interessant er det å følge kvinners og menns reisevaner oppover i aldersgruppene for å undersøke endringer i eldre generasjoners reisevaner.

Det som de nasjonale reisevaneundersøkelsene *ikke* forteller, er hvilke reiser som ikke gjøres eller kan gjøres fordi den som ønsker å reise møter barrierer av økonomiske, geografiske, tidsmessige, praktiske eller andre grunner. Undersøkelser fra andre land peker i retning av at kvinner i større grad enn menn ikke får tilfredsstilt sine reisebehov på grunn av slike hindringer. Den type undersøkelser er ikke gjort i Norge. I forhold til de tradisjonelle reisevaneundersøkelsene, trenger man å gå mer i dybden når det gjelder aktiviteter og organisering av dagligliv.

Et spesielt aspekt ved denne typen problemstillinger, er kvinners antatte avstandsfølsomhet. Som vi diskuterte over er dette aktuelt i diskusjonen om utvidelse av arbeidsmarkeder (regionforstørring). Dette er et felt hvor det finnes svært lite forskning knyttet til likestilling i Norge, samtidig som det er et aktuelt regionalpolitisk og transportpolitisk virkemiddel.

Vi nevnte over at metodene som brukes i samfunnsøkonomiske beregninger ikke har vært "utsatt" for granskning i forhold til likestilling. Det har heller ikke skatte- og avgiftspolitikken som er knyttet til transportområdet.

Et annet tema som reisevanestudier heller ikke gir informasjon om, er hvorfor ulike befolkningsgrupper velger transportmiddel slik de gjør. Hvilke faktorer og motiver er det kvinner og menn har for sine valg. Er det bestemte faktorer og egenskaper ved transportmidlene som er viktigere for kvinner enn for menn og



omvendt? Resultatene fra de undersøkelsene vi har referert i denne rapporten peker i retning av at kvinner og menn har ulike holdninger knyttet til trafikk og miljø, men det er ingen undersøkelser som har hatt dette som eget tema. Kunnskap både om faktiske forhold og holdninger knyttet til bruk av transportmidlene (både bil og kollektive tilbud) blant kvinner og menn mangler. Dette er kunnskap som er viktig med tanke på å oppnå likestilling på transportfeltet.

Denne utredningen har ikke sett på i hvilken grad menn og kvinner har samme mulighet til å påvirke transportsystemets utforming og forvaltning. For utvikling av likestilling i transport er det viktig å undersøke hvilke muligheter kvinner har i forhold til menn. Det bør derfor gjøres undersøkelser av kvinners og menns representasjon i besluttede organer innenfor transport, og fordeling av de to kjønn i de forskjellige offentlige myndigheter, organisasjoner og bedrifter som er tilknyttet transportområdet.

## Referanser:

- Allardt, E. (1975) *Att ha, att älska, att vara. Om välfärd i Norden*. Lund: Argos Förlag AB.
- Alm, C. . og Lindberg, E. (2003). *Kollektivtrafik i storstad – undviker människor att resa på grund av otrygghet?* VTI-meddelande 941\*2003. Linköping: Väg och transportforskningsinstitutet.
- Alm, C. og Lindberg, E. (2000). *Perceived Risk, Feelings of Safety and Worry Associated with Different Travel Modes. Pilot Study*. KFB-meddelande 2000:7. Stockholm: Kommunikationsforskningsberedningen
- Alm, C. og Lindberg, E. (2002). *Upplevd trygghet vid resor med kollektiva transportmedel*. VTI-meddelande 919\*2002. Linköping: Väg och transportforskningsinstitutet
- Andersson, F., Warmark, M. (1999) *Körkort eller inte körkort, vad påverkar ungdomar i deras val? En intervju och enkätstudie med 18,5 åringar*. C-uppsats i psykologi. Högskolan i Dalarna.
- Andréasson, H. (2000) *Resenärer i bilsamhället. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Etnologiska föreningen i Västsverige, Etnologiska institutionen , Göteborg.
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2003). *Forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015*. Oslo: Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2006-2015. Statens vegvesen. Vegdirektoratet.
- Bennulf, M. (1994) *Miljöopinionen i Sverige*. Lund, Universitetsförlaget Dialogos AS
- Carle, J., Sjöstrand, P. (1995) *Från diskotek till hypotek. Ungdomars ekonomi och konsumtion*. Stockholm. Ungdomsstyrelsen.
- Crime Concern and Transport & Travel Research (1997) *Perceptions of safety from crime on public transport*. Crime Concern and Transport & Travel Research for The Department of Transport.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R., Vågane, L. (2006) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. TØI rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, A. og Hjorthol, R. (2006/2007) *Barns reiser og aktiviteter – kommer 2007*.
- Hamilton, K., Jenkins, L., Hodgson, F., Turner, J. (2005) *Promoting gender equality in transport*. Working Paper Series No 34. Manchester: Equal Opportunities Commission.
- Hjorthol, R. (1998) *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Avhandling til dr philos-graden. Insitutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo. TØI rapport 391/1998. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Hjorthol, R. (1999) *Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsen fra 1991/92 og 1997/98*. TØI rapport 436/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. (2002) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Ungdom og skolereiser* TØI rapport 597/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jensen, M. (2001) *Tendenser i tiden*. Fredriksberg: Samfundslitteratur.
- Johansson, M. og Wettermark, K. (2003) *Uppløvd trygghet i kollektivtrafiken*. Rapport nr 2003:3. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.
- Kjørstad, K. (1995). *Kollektivtrafikantenes preferanser. Erfaringer fra Moss, Grenland, Kristiansand, Tromsø og Ålesund*. TØI rapport 312/1995. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Kjørstad, K. og Norheim, B. (2005) *Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 810/2005.
- Kranz, L.-G., Vilhelmson, B. (1996) *Förändringar av den dagliga rörligheten i Sverige 1978-1994*. Göteborg. Göteborgs Universitet. Kulturgeografiska institutionen.
- Lavik, R. (1990) *Det vanskelige valget. Forbrukernes miljøbevissthet*. Lysaker, Statens institutt for forbruksforskning. Arbeidsrapport nr 14
- Lindén, A-L. (1996) Från ord til handling. Individuella möjligheter och samhälleliga restriktioner. I: Lundgren, L J (red) *Livsstil och miljö. Fråga, forska, förändra*. Stockholm, Naturvårdsverkets förlag.
- Nordbakke, S. (2002) *Fører kort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?* TØI rapport 564/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Norheim, B. og Stangeby, I. (1993). *Bedre kollektivtransport – Oslo-trafikanternes verdsetting av høyere standard*. TØI-rapport 167/1993. Oslo. Transportøkonomisk institutt.
- Norheim, B., Kjørstad, K. og Renolen, H. (1994). *Ny Giv for kollektivtrafikken i Drammensregionen. Hovedresultater fra samvalgsanalysen*. TØI-rapport 241/1994. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Prop. (2005/06) *Regjeringens proposisjon. Moderna transporter*. 2005/06:160.
- Rosengren, A. (1993) *Some notes of the male motoring world in a Swedish community*. Paper at the workshop “The car and its environments. The past, present and future of the motorcar in Europe”, Trondheim, May 6-8, 1993.
- Ruud, A. (1999) *Bilismen er skadelig for miljøet – men spiller jeg noen rolle?* TØI rapport 424/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sandnes, T. (2005) *Fordelingen av økonomiske ressurser mellom kvinner og menn.inntekt, sysselsetting og tidsbruk*. SSB Rapport 2005/35. Oslo-Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå.
- SIKA (2006) *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål*. SIKA Rapport 2006:4. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.
- Sjöberg, A. (2000) *Färdsätt. En etnologisk studie om resvanor, miljömedvetande och livsstilar bland unga i Göteborg*. Göteborg: Etnologiska föreningen i Västsverige.

- St meld nr 24 (2003-2004) *Nasjonal transportplan 2006-2015*. Oslo: Det kongelige samferdselsdepartement.
- Stangeby, I. (2004) Trygg kollektivtrafikk. Trafikanterers opplevelse av kollektivtrafikkesor og åtgjærder for å øka tryggheten. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 704/2004.
- Statistisk sentralbyrå (2005) [://www.ssb.no/norge/inntekt/](http://www.ssb.no/norge/inntekt/)
- Trafikkontoret (1997) *Trygghet i kollektivtrafikken*. Rapport nr 11:1997. Göteborg.
- Valentine, G., McKendrick, J. (1997) Childrens' outdoor play; exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood. *Geoforum*, 28, 219-235.
- Vaage, O. F. (2002) *Til alle døgnets tider. Tidsbruk 1971-2000 (Time use 1971-2000)*. Statistics Norway. *Statistical analyses 52*. Oslo-Kongsvinger.
- Aardal, B. og Stavn, G. (2006) Enda flere skifter parti. *Samfunnsspeilet*, 3, 2-8.

## Vedleggstabeller:

*Vedleggstabell 4.a Antall reiser per dag etter formål for kvinner og menn etter alder, inntekt og utdanning. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Norge*

Alder, inntekt og utdanning	Kjønn	Reisens formål					
		Arbeid	Tjeneste	Innkjøp	Omsorg	Fritid	Besøk
<i>Alder</i>							
18-24 år	Mann	0,6	0,1	0,7	0,2	0,6	0,7
	Kvinne	0,5	0,0	0,9	0,2	0,6	0,6
25-34 år	Mann	1,0	0,2	0,8	0,4	0,6	0,4
	Kvinne	0,7	0,1	0,9	0,6	0,6	0,5
35-44 år	Mann	1,0	0,2	0,8	0,5	0,5	0,3
	Kvinne	0,7	0,1	1,1	0,8	0,6	0,4
45-54 år	Mann	1,0	0,2	0,8	0,4	0,5	0,3
	Kvinne	0,8	0,1	1,1	0,4	0,6	0,8
55-66 år	Mann	0,7	0,1	1,0	0,3	0,6	0,3
	Kvinne	0,7	0,0	1,0	0,1	0,5	0,4
65 + år	Mann	0,1	0,0	1,3	0,2	0,5	0,3
	Kvinne	0,0	0,0	1,0	0,1	0,4	0,3
<i>Egen inntekt (1000 kr)</i>							
< 100	Mann	0,3	0,1	0,6	0,1	0,8	0,7
	Kvinne	0,2	0,0	0,8	0,2	0,8	0,6
100-199	Mann	0,3	0,0	1,0	0,2	0,5	0,4
	Kvinne	0,4	0,0	1,0	0,4	0,5	0,4
200-299	Mann	0,6	0,1	1,1	0,3	0,5	0,4
	Kvinne	0,8	0,0	1,0	0,5	0,5	0,5
300-399	Mann	1,0	0,1	0,9	0,4	0,5	0,4
	Kvinne	0,9	0,1	1,0	0,5	0,6	0,4
400-499	Mann	1,1	0,2	0,8	0,4	0,6	0,3
	Kvinne	1,0	0,2	1,1	0,4	0,7	0,4
500 +	Mann	1,1	0,2	0,8	0,5	0,6	0,3
	Kvinne	0,8	0,1	1,1	0,5	0,5	0,3
<i>Utdanning</i>							
Grunnskole	Mann	0,4	0,0	0,7	0,1	0,6	0,5
	Kvinne	0,2	0,0	0,8	0,1	0,5	0,5
Videregående, yrkfag	Mann	0,8	0,1	0,8	0,3	0,5	0,4
	Kvinne	0,6	0,0	1,0	0,4	0,5	0,5
Videregående allmenn	Mann	0,7	0,1	0,9	0,3	0,6	0,5
	Kvinne	0,6	0,0	1,0	0,4	0,5	0,4
Univ/høgskole grad	Mann	0,8	0,1	1,0	0,4	0,6	0,3
	Kvinne	0,7	0,1	1,0	0,5	0,6	0,5
Univ/høgskole høy grad	Mann	0,9	0,2	1,0	0,4	0,7	0,3
	Kvinne	0,8	0,1	1,1	0,5	0,7	0,4

TØI rapport 866/2006

Tabell 4.b Multivariat analyse av kvinners bilbruk. Logistisk regresjon

Variables in the Equation						
	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup> famtyp_5			526,150	3	,000	
famtyp_5(1)	-,576	,048	141,717	1	,000	,562
famtyp_5(2)	,315	,063	24,693	1	,000	1,371
famtyp_5(3)	-,696	,038	335,044	1	,000	,498
hinnt2001	,172	,012	198,390	1	,000	1,188
regtype2			478,192	4	,000	
regtype2(1)	-,825	,042	393,038	1	,000	,438
regtype2(2)	-,095	,045	4,371	1	,037	,909
regtype2(3)	-,126	,051	6,017	1	,014	,882
regtype2(4)	-,115	,043	7,135	1	,008	,891
ios_alde	-,004	,001	12,430	1	,000	,996
Constant	,199	,078	6,512	1	,011	1,221

<sup>a</sup>. Variable(s) entered on step 1: famtyp\_5, hinnt2001, regtype2, ios\_alde.

#### Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	26575,430 <sup>a</sup>	,082	,110

<sup>a</sup>. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Tabell 4.c Multivariat analyse av menns bilbruk. Logistisk regresjon

Variables in the Equation						
	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup> famtyp_5			251,892	3	,000	
famtyp_5(1)	-,652	,044	222,519	1	,000	,521
famtyp_5(2)	,086	,116	,549	1	,459	1,090
famtyp_5(3)	-,397	,039	104,582	1	,000	,672
hinnt2001	,100	,012	72,919	1	,000	1,105
regtype2			537,940	4	,000	
regtype2(1)	-,876	,042	437,007	1	,000	,416
regtype2(2)	-,242	,048	24,943	1	,000	,785
regtype2(3)	-,169	,054	9,903	1	,002	,845
regtype2(4)	-,067	,044	2,283	1	,131	,935
ios_alde	,011	,001	126,777	1	,000	1,012
Constant	,461	,078	35,004	1	,000	1,585

<sup>a</sup>. Variable(s) entered on step 1: famtyp\_5, hinnt2001, regtype2, ios\_alde.

## Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	26140,610 <sup>a</sup>	,062	,087

<sup>a</sup> Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.

Tabell 4.d Multivariat analyse av bilbruk på arbeidsreisen for menn. Logistisk regresjon.

## Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup>	km999ny3	-,002	,001	4,350	1	,037	,998
	ios_alde	,000	,003	,000	1	,990	1,000
	arbtim	,012	,005	7,048	1	,008	1,012
	eginnt	,179	,033	29,045	1	,000	1,196
	regtype2			27,863	4	,000	
	regtype2(1)	-,494	,134	13,515	1	,000	,610
	regtype2(2)	-,029	,126	,054	1	,816	,971
	regtype2(3)	-,047	,102	,216	1	,642	,954
	regtype2(4)	,165	,112	2,179	1	,140	1,179
	iputd			118,772	5	,000	
	iputd(1)	,472	1,173	,162	1	,687	1,604
	iputd(2)	,250	1,169	,046	1	,831	1,284
	iputd(3)	,072	1,172	,004	1	,951	1,075
	iputd(4)	-,265	1,169	,051	1	,821	,767
	iputd(5)	-,672	1,169	,331	1	,565	,511
	famtyp_5			21,978	3	,000	
	famtyp_5(1)	-,374	,099	14,278	1	,000	,688
	famtyp_5(2)	,253	,254	,989	1	,320	1,287
	famtyp_5(3)	-,273	,082	11,198	1	,001	,761
	kolltil	,065	,023	7,572	1	,006	1,067
	Constant	-,087	1,200	,005	1	,943	,917

<sup>a</sup> Variable(s) entered on step 1: km999ny3, ios\_alde, arbtim, eginnt, regtype2, iputd, famtyp\_5, kolltil.

## Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	5276,553 <sup>a</sup>	,054	,079

<sup>a</sup> Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.

Tabell 4.e Multivariat analyse av bilbruk på arbeidsreisen for kvinner. Logistisk regresjon

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup>	km999ny3	,004	,002	3,968	1	,046	1,004
	ios_alde	-,006	,003	2,864	1	,091	,994
	arbtim	-,008	,005	3,303	1	,069	,992
	eginnt	,165	,041	16,217	1	,000	1,179
	regtype2			33,898	4	,000	
	regtype2(1)	-,566	,140	16,329	1	,000	,568
	regtype2(2)	-,076	,141	,290	1	,590	,927
	regtype2(3)	,069	,112	,382	1	,536	1,071
	regtype2(4)	-,150	,118	1,613	1	,204	,861
	iputd			9,008	5	,109	
	iputd(1)	1,484	1,256	1,397	1	,237	4,412
	iputd(2)	1,715	1,252	1,876	1	,171	5,555
	iputd(3)	1,440	1,252	1,322	1	,250	4,219
	iputd(4)	1,571	1,250	1,580	1	,209	4,813
	iputd(5)	1,492	1,250	1,425	1	,233	4,445
	famtyp_5			63,552	3	,000	
	famtyp_5(1)	-,633	,106	35,710	1	,000	,531
	famtyp_5(2)	,162	,137	1,391	1	,238	1,176
	famtyp_5(3)	-,494	,085	33,902	1	,000	,610
	kolltil	,205	,026	60,721	1	,000	1,227
	Constant	-1,214	1,270	,914	1	,339	,297

<sup>a</sup>. Variable(s) entered on step 1: km999ny3, ios\_alde, arbtim, eginnt, regtype2, iputd, famtyp\_5, kolltil.

#### Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	4647,324 <sup>a</sup>	,069	,095

<sup>a</sup>. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.



Vedleggstabell 5.1 Multivariat analyse av tilfredshet med kollektivtilbudet. Regresjon.

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7,608	,931		8,173	,000
	kjonn Registrer kjønn	,517	,231	,030	2,237	,025
	buss6_v Hvor ofte reiser du med buss i vinterhalvåret?	-1,385	,078	-,257	-17,836	,000
	alder Hva er din alder?	,152	,008	,268	18,881	,000
	lappen Har du førerkort for personbil?	2,183	,396	,082	5,508	,000
	biler Eier eller disponerer husholdningen din bil og i tilfelle hv	-,599	,175	-,049	-3,434	,001
	YRKESAK Yrkesaktiv - før	-1,006	,276	-,054	-3,644	,000

<sup>a</sup>. Dependent Variable: holdind Holdningsindeks sum 16 holdningsspørsmål - før

Kjonn : Mann=1, Kvinne=2

Alder kontinuerlig 15-88

Buss6\_V: daglig=1, 2-4 dager/uke=2, Minst en gang i uken=3, Minst en gang i måneden=4 Sjelden=5 Aldri=6

Lappen: 1=ja 2=nei

Biler: 0=ingen 101 bil 2=2 biler 3= tre biler 4 =4 biler eller flere

Yrkakt: 1= ja ellers 0