

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 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. 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 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 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 besluttede organer innenfor transport, og av fordelingen mellom de to kjønn i de forskjellige offentlige myndigheter, organisasjoner og bedrifter som er tilknyttet transportområdet.