



Dokument nr. 8:71

(2003-2004)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Inga Marte Thorkildsen og Siri Hall Arnøy

Forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Inga Marte Thorkildsen og Siri Hall Arnøy om likestilling i transportsektoren

Til Stortinget

BAKGRUNN

Planlegging og prioriteringer av midler til samferdsel griper direkte inn i folks hverdag. Antallet avganger med T-banen eller lokaltoget kan avgjøre om en familie i byen klarer seg uten bil, fartsgrensene på skoleveien kan avgjøre om ungene kan gå til skolen eller om foreldrene velger å kjøre bil. Bevilgninger til jernbanen kan avgjøre om tilbudet er godt nok til å lokke pendlere ut av bilkøen og inn i togkupeene, og hvor godt kollektivtilbudet i byene er kan avgjøre om astmatikere må holde seg innendørs når forurensningen er på sitt verste om vinteren. Langsiktig og helhetlig planlegging av samfunnet vårt danner grunnlaget for transportbehov og -form. Denne planleggingen må inneholde perspektiver basert på kjønn, alder, førlighet og miljø for at ikke enkeltgruppers behov skal dominere. Dette forslaget setter fokus på det manglende kjønnsperspektivet i transportplanleggingen.

STORE KJØNNSFORSKJELLER I TILGANG PÅ BIL

Flere menn enn kvinner har førerkort. Og i familier med én bil er det som oftest mannen som disponerer bilen. Mens bilen ofte er viktig for mannens identitet, er bilen for kvinner i større grad bare et framkomstmiddel. Både unge menn og unge kvinner velger i synkende grad å ta førerkort.

Førerkort i aldersgruppen 18-24 år

Årstill:	Kvinner	Menn
1994:.....	75 prosent	83 prosent
2001:.....	66 prosent	74 prosent

Det er fremdeles stor forskjell i Norge på kvinner og menns tilgang på bil. I 2001 hadde 72 pst. av alle menn god tilgang på bil, mens kun 56 pst. av alle kvinner hadde det samme. Sammenliknet med kvinner er menn oftere sjåfør og sjeldnere passasjer.

Forskjellige reisevaner mellom kvinner og menn, 2001

Kjønn:	Reiselengde per dag:	Reisetidsforbruk per dag:
Kvinner:.....	30,3 km	53 min.
Menn:.....	43,5 km	67 min.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 - nøkkelrapport

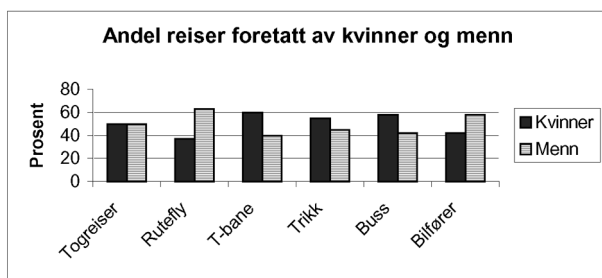
Gjennomsnittlig reiser kvinner og menn i Norge 36,9 km hver dag, og bruker ca. 1 time på disse reisene. Forskjellene mellom kvinner og menns reisemønstre er derimot stort. Kvinner reiser kortere enn menn, men bruker nesten like lang tid. Kvinner reiser mer kollektivt og har mer kompliserte reisemønstre. Kvinners reisemønster preges av mange korte reiser med barn, og innkjøp på vei hjem fra jobb. Menn gjennomfører tre ganger så mange lange arbeidsreiser i løpet av et år som kvinner.

Reisevaner - forskjeller kvinner og menn.

	Kvinner	Menn
Antall km per dag som bilfører	10 km	15 km
Andel kollektivreiser i alt.....	55 prosent	45 prosent

Kvinner kjører mindre bil enn menn. Menn står for 60 pst. av all bilkjøring i Norge. Kvinner reiser oftere kollektivt, og står for 60 pst. av alle reisene med

T-bane, og 58 pst. av alle rutebussreisene. Menn flyr oftere enn kvinner. 63 pst. av alle flyreiser foretas av menn.



Randi Hjorthol, TØI

Kvinner går også mer enn menn. Av kvinners daglige reiser foregår 25 pst. til fots, mens menn velger å være fotgjenger i 18 pst. av sine reiser.

Også når det gjelder arbeidsreiser er menn- og kvinners reisemønster forskjellig. Kvinner velger oftere å reise på jobb kollektivt, enn hva menn gjør.

Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for kvinner og menn, 2001

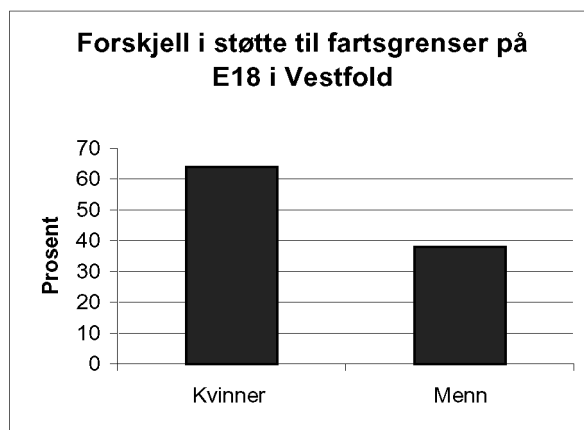
Kjønn:	Andel som bilfører:	Andel med kollektiv:
Kvinner:	55	15
Menn:	69	10

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 - nøkkelrapport

Kvinner forårsaker færre alvorlige ulykker i trafikken enn menn. Unge menn utgjør den gruppen som oftest forårsaker og deltar i dødsulykker og ulykker med alvorlig personskade. I større grad enn menn føler også kvinner seg utrygge i trafikken. Det har kvinner også til en viss grad grunn til å være, for mens risikoen for menn og kvinner for å bli involvert i en personskadeulykke er like stor, har kvinner større sjanse for å bli involvert i personskadeulykker som rammer dem selv (Bjørnskau T. Risiko i trafikken 2001-2, TØI-rapport 692/2003).

Dette skyldes først og fremst fysiske forskjeller på menn og kvinner, men det kan også ha å gjøre med at en god del påkjørsler bakfra kjennetegnes ved at menn kjører på kvinner, og at det dermed er kvinnene som skades (Bjørnskau T. (1994): Økningen i påkjørsler bakfra – et resultat av økt antall spill uten løsning?, Oslo TØI, arbeidsdokument TST/054894).

Kvinner er også i større grad enn menn villig til å akseptere fartsgrenser og andre restriksjoner for å øke trafikksikkerheten.



Kilde: Statens vegvesen Vestfold, årsrapport 1999

KVINNERS HOLDNINGER TIL SAMFERDSEL

Undersøkelser tyder på at kvinner i større grad enn menn handler miljøvennlig, og er generelt mer opptatt av miljøvern og kollektive løsninger. En svensk undersøkelse (Bjørnskau T. (1994): Økningen i påkjørsler bakfra - et resultat av økt antall spill uten løsning?, Oslo TØI, arbeidsdokument TST/054894) viser at kvinner er vesentlig mer positive til restriksjoner for biltrafikken enn menn.

En undersøkelse gjort av Markeds- og Media-instituttet A/S (MMI) for Samferdselsdepartementet i august 2003 viser at kvinner prioriterer satsing på kollektivtransporten høyere enn menn. Undersøkelsen ble gjennomført i Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand, og viser at 82 pst. av kvinnene sier at de mener det er viktigst å bevilge penger til kollektivtrafikken, heller enn å bruke penger på å legge forholdene til rette for økt biltrafikk. Bare 7 pst. av kvinnene i storbyene mener det er viktigst å legge forholdene bedre til rette for bilen, og 10 pst. mener at det er like viktig å legge til rette for begge deler.

Blant menn i de store byene er oppslutningen om kollektivtransporten mindre, men likevel høy. 70 pst. av mennene mener at det viktigste er å bevilge mer penger til kollektivtrafikken. Over dobbelt så mange menn som kvinner prioriterer tiltak for å legge forholdene til rette for bilen høyest (17 pst.), mens 13 pst. av mennene mener begge deler er like viktig.



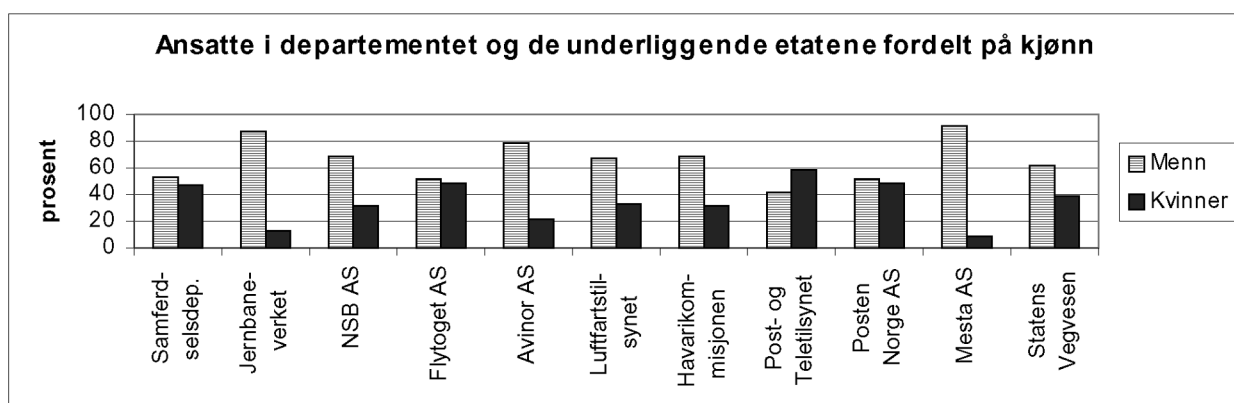
Kilde: MMI, Rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet av Erik Dalen, august 2003

KVINNER OG MAKT I SAMFERDSELS-NORGE

Hvordan midler til samferdselssektoren prioriteres vil derfor i stor grad virke forskjellig inn på menn og kvinners hverdag. Dagens samfunn og transportmønstre er i stor grad planlagt av menn.

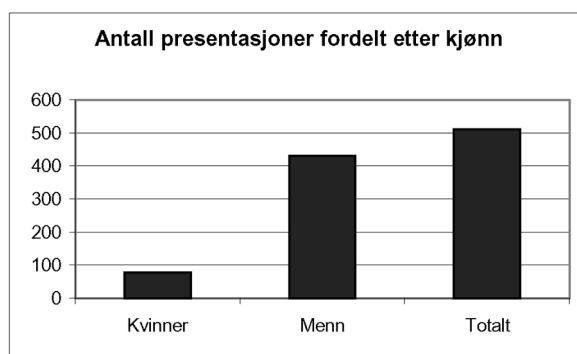
Kvinner er underrepresentert i de fleste fora som behandler samferdselspolitiske spørsmål i Norge. Samferdselsministeren er en kvinne, men bortsett fra det er ledelsen av Samferdselsdepartementet dominert av menn. Statssekretær og rådgiver i departementet er menn, departementsråden er mann, informasjonssjefen er mann, og 3 av 4 ekspedisjonssjefer er menn. Av alle departementets ansatte er 46,7 pst. kvinner.

Også de fleste underliggende etatene domineres av menn. Verst er situasjonen i Mesta AS (Statens vegvesen Produksjon), hvor kun 8,7 pst. er kvinner og i Jernbaneverket hvor bare 13,4 pst. av de ansatte er kvinner. Blant veiplanleggerne i Statens vegvesen er også 61 pst. menn. Kun én etat har flertall kvinnelige ansatte, og det er Post- og teletilsynet.



I løpet av en stortingsperiode er det tradisjon for at Stortingets samferdselskomité besøker alle fylker. Fylkesreisene utgjør komiteens forberedende arbeid før behandlingen av Nasjonal Transportplan. I løpet av fylkesreisene denne perioden har komiteen hørt på 511 presentasjoner hvorav 432 eller 84,5 pst. er holdt av menn.

Samferdselskomiteen har selv ansvaret for programmet på reisene som planlegges i samarbeid med Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, vegkontoret i fylket, fylkeskommunen og fylkesmannen.



Hensynet til kvinners reisevaner og kvinners vurderinger fortjener en større plass i planlegging og gjennomføring av samferdselspolitikken i Norge. Hensynet til likestilling mellom kjønnene krever at kvinner i større grad deltar der premissene for framtidens samferdselspolitikk legges.

Likestilling har aldri vært en del av den samferdselspolitiske debatten i Norge. I andre land er dette annerledes. I Sverige er likestilling et selvstendig transportpolitisk mål som ligger til grunn for deres arbeid med sin tilsvarende Nasjonal Transportplan. I arbeidet med de svenske transportplanene skal hensynet til kvinners vurderinger og kvinners reisevaner telle like høyt som menns. Dette har skapt økt fokus på kvinners muligheter til å delta i utformingen av transportpolitikken, og på kvinners reisevaner og behov. Forslagsstillerne ønsker at tilsvarende målsetninger skal vedtas i Norge.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Likestilling skal være et mål for samferdselspolitikken. Målet skal være et likestilt transportsystem, der transportsystemet er utformet etter både kvinners og menns transportbehov. Kvinner og menn skal gis samme mulighet til å påvirke transportsystemets utvikling, utforming og forvaltning, og deres vurderinger skal veie like tungt.

29. april 2004