

8

Et fordelingspolitisk perspektiv på transport

Transportpolitikken bør også ses i et fordelingspolitisk perspektiv. Spesielt gjelder dette krav til universell utforming og at tilgjengelighet for alle må ivaretas. Det samme gjelder likestilling og sosial rettferdighet i forbindelse med transport.

8.1 Tilgjengelighet for alle

Overordnede målsettinger om tilgjengelighet innebærer at infrastruktur, transportmidler, informasjonssystemer, drift og rutiner i transportutviklingen skal legges til rette for alle mennesker, uansett livsfase eller livssituasjon. Politiske viljeseerklæringer har understreket at alle skal ha lik mulighet til livsutfoldelse og deltakelse på alle områder i samfunnslivet. I St. meld. nr 8 (1998-1999) Om handlingsplan for funksjonshemma 1998-2001, er begrepet «Et tilgjengelig samfunn» flagget som et av satsingsområdene.

«Universell utforming» er kjernen i en strategi for å nå målet om tilgjengelighet for alle. En enhetlig grunnutforming skal gi løsninger for alle, slik at tilleggsløsninger for funksjonshemmede blir unødvendig. Bruk av spesielle hjelpemidler vil i mange tilfeller likevel være nødvendig.

Tilgjengelighet for alle må også ses i sammenheng med brukernes trivsels- og trykghetsfølelse knyttet til transport. For at flere skal velge kollektive transportmidler, spiller for eksempel utformingen av terminaler og stasjoner en sentral rolle. Lysforhold, oversiktighet og vedlikehold er viktig både for kvinner og menn, gamle og unge på slike steder. Dette gjelder også i stor grad områdene rundt knutepunktene.

Ufordringene knyttet til bedre tilgjengelighet for

alle bør løses med fokus på brukernes reise fra dør til dør. God trafikkinformasjon, som gjør det enkelt å planlegge reisen, orientere seg på terminaler og om bord i transportmiddelet, er vesentlig. Bedre vilkår for medvirkning fra brukergrupper, i produktutvikling og praktisk gjennomføring av nye transportløsninger, er også viktig.

Statens vegvesen legger vekt på universell utforming ved utforming av stoppesteder. Hensynet til universell utforming vil også bli tatt med i arbeidet med å revidere vegnormalene. Statens vegvesen vurderer også å lage en veileder for utforming av knutepunkter og terminaler, der de samme hensyn vil tas. På ferjesiden vil Statens vegvesen bidra til at nye ferjer bygges ut fra prinsippet om universell utforming, og at en del eldre ferjer tilpasses bedre til funksjonshemmedes behov.

I august 2001 ble det opprettet et brukermedvirkningsforum innenfor Statens vegvesens ansvarsområde. Forumet arbeider med forslag til et eller flere demonstrasjonsprosjekter knyttet til tilgjengelighet til transportmidler. Oppgradering av stoppesteder, og universell tilgjengelighet til kollektivtransportmidlene innen et geografisk avgrenset område, er aktuelle temaer.

I sin Stasjonshåndbok (1B St, mars 2003) gir Jernbaneverket en samlet framstilling av krav og anbefalinger knyttet til stasjoner og holdeplasser, som skal bidra til at jernbanestasjoner og holdeplasser utformes slik at de kan brukes av flest mulig uten behov for spesialtilpassing. Jernbaneverket legger også vekt på samarbeid og medvirkning fra interessenter og samarbeidspartnere for at hensyn til universell utforming kan synliggjøres tidlig i planprosessen.

Ved fornying og utbygging av hurtigbåtterminaler stilles krav til utformingen av terminalene¹ for å bidra til å legge de offentlige kommunikasjonene til rette for funksjonshemmede.

8.2 Likestilling

Et overordnet mål for likestilling i samfunnet er at kvinner og menn skal ha samme rettigheter, forpliktelser og muligheter. Dette innebærer at kvinner og menn skal ha like stor makt og innflytelse, lik grad av økonomisk uavhengighet og like muligheter til utdanning, arbeid og omsorg. For å oppnå dette må likestilling være en klar premiss i forslag og beslutninger, og maktfordelingen mellom kvinner og menn må jevnes ut. Dette gjelder også i transportpolitikken.

Vi har ingen spesifikke mål for likestilling i transportpolitikken i Norge. I Sverige har man følgende transportpolitiske delmål for likestilling: «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, utformning og forvaltning og deres vurderinger skal veie like tungt.»

Stor forskjell mellom kvinners og menns reiseaktivitet

De nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at ulikheter i kvinners og menns hverdag fører til relativt stor forskjell mellom kvinner og menns reiseaktivitet. En sammenligning mellom reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 2001, viser at de ulikheter som fantes i 1991/92 i hovedsak også fantes i 2001².

Menn kjører mer – har større tilgang til bil

I 1991/92 hadde i overkant av 70 prosent av mennene alltid tilgang til bil, mens kun 55 prosent av kvinnene hadde like god tilgang. Dette har endret seg lite. Tilsvarende tall i 2001 var 72 og 56 prosent. Sammenlignet med kvinner er menn oftere sjåfør og sjeldnere passasjer. Kvinner går og reiser noe

mer kollektivt enn menn. Dette forandret seg ikke fra 1992 til 2001, men kvinner var i 2001 litt oftere sjåfør enn tidligere.

Kortere reiser - kombinerer gjøremål

Kvinnens arbeidsreiser er i gjennomsnitt kortere enn menns. I 1992 var kvinners arbeidsreiser 8,2 km mot menns 14,3 km. I 2001 var avstandene til jobben økt til henholdsvis 11,6 km og 17,6 km. I 1992 kombinerte 22 prosent av kvinnene og 15 prosent av mennene arbeidsreisen med innkjøp av dagligvarer. I 2001 var tilsvarende tall 25 prosent og fortsatt 15 prosent.

Menn har noen flere reiser per dag enn det kvinner har, men det ser ut til at kvinnene har begynt å ta igjen mennene. Først og fremst er det fordi flere kvinner arbeider heltid nå enn på begynnelsen av 90-tallet. Menn reiser imidlertid mye lengre enn kvinner. I gjennomsnitt reiser menn over 50 km per dag, mens kvinner reiser i underkant av 40 km. Sammenlikner vi med 1992, har menn økt sin daglige reiselengde med 20 prosent, mens kvinner har økt sin med bare 10 prosent. Kvinner står for en større andel av de lange ferie- og fritidsreisene enn menn.

Menn har flere daglige arbeidsreiser og tjenestereiser enn kvinner. Kvinner har flere innkjøpsreiser og flere omsorgs- og følgereiser enn menn. Disse forskjellene har ikke blitt mindre i løpet av perioden. Både menn og kvinner hadde i 2001 betydelig flere omsorgsreiser enn i 1992. Økningen var størst for kvinnene.

Forskjellige holdninger

Undersøkelser av atferd knyttet til miljøbevissthet, og studier av kollektive framfor individuelle holdninger, kan tyde på at kvinner i større grad enn menn handler miljøvennlig³. En svensk undersøkelse viser at kvinner er vesentlig mer positive til restriksjoner for biltrafikken enn menn⁴. Spørsmålet er om kvinner, når de uttrykker mer miljøvennlighet enn menn, gjør det fordi de er mer opptatt av miljø enn menn, eller fordi det er mest i samsvar med hvordan de faktisk har mulighet til å reise.

¹ Rundskriv T- 5/99 - Tilgjengelighet for alle

² Denstadli, Hjorthol, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – TØI rapport 588/2002

³ Hjorthol, Tiden går, men kjønnsrollene består, Samferdsel nr. 1 2000

⁴ Biel och Bennulf, Svenskarnas inställning till ett antal förslag att påverka bilanvändningen, Göteborgs universitet 1996

Ulik deltakelse i planlegging og beslutninger innenfor transportpolitikken

I statlig sektor er målet at begge kjønn skal være representert med minst 40 prosent i lederstillinger. Med noen unntak domineres fortsatt ledelsen i transportetatene av menn. Det er også lav kvinneandel i ledelsen for andre viktige organisasjoner i transportsektoren, for eksempel vareeiere, speditører, transportører, havner og kollektivtrafikkbedrifter. Det samme gjelder interesseorganisasjoner og lobbyister. Det er sannsynlig at denne mannsdominansen påvirker de vurderinger som legges til grunn for transportsystemets utvikling og utforming.

En strategi for økt likestilling

En jevnere maktfordeling mellom kvinner og menn i planlegging og beslutninger må til for å sikre at kvinners og menns behov ivaretas likt. En strategi for økt likestilling innenfor transport bør derfor inneholde følgende deler:

- Økt satsing på kollektivtransport
- Analyse av viktige virkemidler og tiltak ut fra et kjønnsperspektiv.
- Mer FoU om kvinners og menns ulike perspektiver på transport og holdninger til virkemidler og tiltak.
- Tiltak som bidrar til at flere kvinner kommer i ledende posisjoner

Transportetatene ønsker å arbeide videre med å utvikle et likestillingsperspektiv i transportsektoren.

8.3 Sosial rettferdighet i samferdselen

Alle mennesker, uansett bosted og økonomisk yteevne, skal ha mulighet til mobilitet og trygg ferdsel. Et slikt perspektiv innebærer krav til minstestandarder for transporttilbud og priser i transportsystemet. I kollektivtransporten kan det for eksempel stilles krav om et rutetilbud i utkantområder som gjør det mulig å komme fra hjem-

sted til arbeid, skole, butikk eller serviceinnretninger i rimelig tid og til en overkommelig pris. Det er viktig at også de som ikke har tilgang til bil gis mulighet til å delta i arbeidsliv, studier og annet samfunnsliv. I områder med dårlig grunnlag for kollektivtransport, vil dette ofte bety offentlig kjøp av transporttjenester for å gi et akseptabelt tilbud, det vil si en utjevning av reisekostnadene finansiert med offentlige midler. Honnørrabatt, studentrabatt og offentlig betalt skoleskyss kan være ledd i en strategi for å sikre sosial rettferdighet i samferdselen. Det er likevel problematisk å utøve fordelingspolitikk gjennom for eksempel takstpolitikken, skjevheter i ressursfordelingen til samferdselsformål.

En annen side ved prinsippet om sosial rettferdighet i samferdselen er krav om trygg ferdsel for alle. Det er viktig å legge forholdene til rette for å beskytte barn i trafikken ved bygging av gang- og sykkelveger, og å tilby fri skoleskyss til barn som har sin skoleveg langs sterkt trafikkerte veger. Det er også viktig med en akseptabel vedlikeholdsstandard på gangveger til kollektivtrafikkholdplasser og andre viktige målpunkter vinterstid, slik at disse er godt tilgjengelige. Dette er ofte et kommunalt ansvar.

Miljøkvaliteter spiller en sentral rolle ved utvikling av gode og trygge bosteder og nærsentra. Miljøgater og opprustning av annet transportareal er eksempler på positive bidrag. Tilsvarende er det behov for trygge skoleveger og løsninger for gang- og sykkeltrafikk for å gjøre spredtbygde områder og tettsteder i distriktene til attraktive boområder

Store transportanlegg har også i varierende grad konsekvenser for nærliggende boområder. Boligprisene påvirkes blant annet, og én følge av dette kan være at det hovedsakelig er de dårligst økonomisk stilte ofte ender opp i disse områdene. Omlegging av store transportanlegg for å føre mer transport utenom boområder må derfor vurderes.

Transportetatene mener det er viktig at:

- Det finnes et kollektivtrafikktilbud i store deler av landet med rimelig service og pris. Tilbud og pris må imidlertid variere med de lokale forhold.
- Staten bidrar med kjøp av ulønnsom jernbane- og flytrafikk. Staten bør vurdere kjøp av andre transportformer hvis dette er mer hensiktsmessig, for eksempel buss, drosje og TT-tjenester.
- Barns skoleveger skal være trygge og utformes som en del av helheten i et oppvekstmiljø
- Viktige gangveger skal holde en drifts- og vedlikeholdsstandard som ikke isolerer eldre i hjemmet.
- At fordelingspolitiske konsekvenser tas med i virkningsberegninger og konsekvensbeskrivelser av viktige tiltak i transportsektoren.