



Kønnere transport

Breengaard, Michala Hvidt

Published in:
Dansk Vejtidskrift

Publication date:
2008

Document version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Breengaard, M. H. (2008). Kønnere transport. *Dansk Vejtidskrift*, (8), 24-26.
<http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2008/08/5282.pdf>

Kønnere transport

Køn og transport er et nyt og udforsket felt i Danmark, som ikke desto mindre byder på interessante perspektiver i forhold til ligestilling mellem kønnene. Transport er en vigtig del af hverdagslivet, og mobilitet skaber muligheder i menneskers liv. Transport er med andre ord noget, vi alle bruger og er afhængige af, og halvdelen af disse brugere er kvinder. Men ud over øget ligestilling tilbyder feltet i høj grad også redskaber, som transportsektoren kan bruge, når udfordringerne med miljø og bæredygtighed skal overkommes.



Af Michala Hvidt Breengaard,
cand.scient.soc.,
Koordinationen for
Kønsforskning,
Københavns Universitet
mbr@soc.ku.dk

Introduktion

Hvad har køn at gøre med transport? Eller, hvad har transport at gøre med køn? Hvis man kaster et blik på såvel Danmarks transportplanlægning som transportforskning, må det umiddelbare svar være "ikke meget".

Det er derimod denne artikels ærinde at belyse, at det rent faktisk giver mening at tænke et kønsperspektiv ind, når vi planlægger vores transportsystem. Blandt andet fordi perspektivet peger videre, end man umiddelbart skulle tro, og indfanger andre mål end ligestilling mellem kvinder og mænd. Der er tale om nogle mål, transportsektoren allerede arbejder med at nå, nemlig bæredygtighed og effektivitet.

Viden om feltet 'køn og transport'

Der er ikke foretaget meget forskning inden for området 'køn og transport'. En stor del af den forskning, der er på feltet, er samlet og behandlet i rapporten "Transgen – Building up a Knowledge Base", som Koordinationen for Kønsforskning (Københavns Universitet) udgav sidste år på baggrund af et projekt, hvis hensigt netop var at skabe overblik over feltet.

Rapporten viser først og fremmest, at transport og mobilitet er kønnet. Med det skal forstås, at der er forskel på, hvordan kvinder og mænd rejser, hvilke transport-

midler de bruger, og hvor langt og hvor ofte de rejser. Mænd rejser længere og bruger oftere bilen, hvor kvinder oftere tager offentlig transport og generelt rejser kortere og mere lokalt. Mænds større adgang til bilen skyldes dels, at mænd oftere har kørekort og dels, at mænd gennemsnitlig har et større økonomisk råderum end kvinder har.

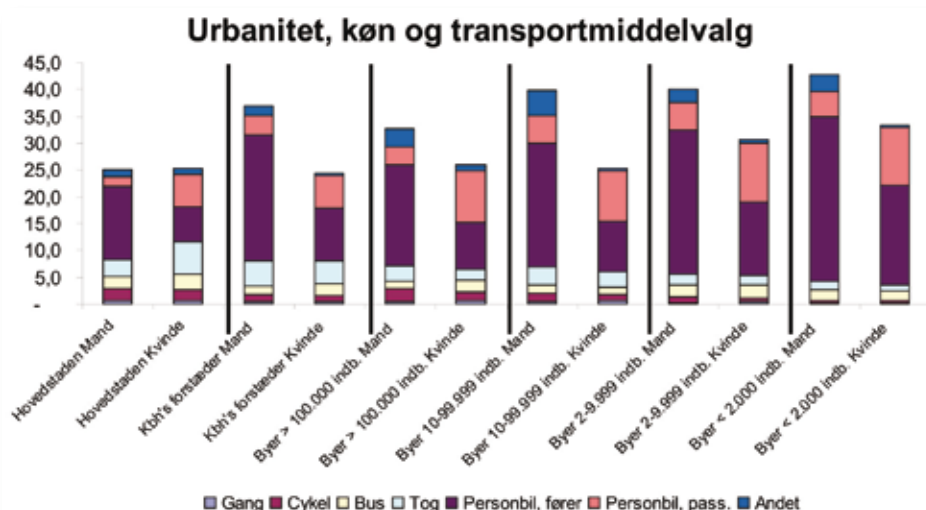
Størrelsen af indkomst og positionen på arbejdsmarkedet kan derfor bidrage med en forklaring på forskelle i rejsemønstre. Undersøgelser viser, at folk er tilbøjelige til at rejse længere, hvis der er tale om en høj position på arbejdsmarkedet, og kvinders kortere rejser afspejler på den måde arbejdsmarkedets segregering.

Denne ulighed ser ud til at ændre sig med kvindernes indtog på arbejdsmarkedet, så yngre kvinder nu oftere har kørekort og bil til rådighed. Veluddannede kvinder rejser da også længere end kvinder med lavere uddannelse. De unge og veluddannede

kvinder i dag kører stadig ikke så ofte i bil, som mænd gør, men de tager oftere bilen end ældre kvinder.

Den forskellige brug af transportsystemet er derudover relateret til de sociale arbejdsdelinger mellem kønnene. Rollefordelinger i hjemmet har betydning for kvinders ønske om kortere afstand til arbejde. Kvinder varetager i højere grad de hjemlige opgaver end mænd, og det er dette ansvar, som påvirker kvinders valg af arbejdsplads i forhold til et rejseafstands-/tidsperspektiv. Det er samtidig dette ansvar, som gør at kvinder foretager flere lokale rejser end mænd.

I relation til kvinders mere lokale mobilitet og mænds længere rejser kan der findes en anden betydningsfuld forskel i kvinder og mænds rejsemønstre. Kvinder foretager oftere rejser med flere mål end mænd, f.eks. 'hjem-pasningsinstitution-arbejdsbutik-pasningsinstitution-hjem' i forhold til mænds rejsemønster 'hjem-arbejde-hjem'.



Figur 1. Urbanitet, køn og valg af transportmiddel.

Der er med andre ord forskellig brug af et fælles transportsystem.

Som det ses af figur 1, er valg af transportmiddel betinget både af køn, men også af geografi. Der er derudover andre variable, som f.eks. alder og position på arbejdsmarkedet, der spiller ind og giver rejsemønstre en meget kompleks konstituering.

Men hvad betyder disse forskellige rejsevaner, og hvorfor er det overhovedet interessant? Svaret på dette spørgsmål kan tage to udgangspunkter, som peger på forskellige, men dog sammenvævede, perspektiver og konsekvenser af forskellene. For det første kan man tage et udgangspunkt i ønsket om lige muligheder for begge køn, dvs. et ligestillingsperspektiv, og for det andet handler det om transportsystemets kvalitet, bæredygtighed og effektivitet.

Lige transport giver større ligestilling

For at begynde med det perspektiv, der handler om ligestilling, så er det klart, om end sjældent reflekteret i et kønsperspektiv, at selve transportsystemets design selvfølgelig vil påvirke brugernes muligheder for mobilitet. Mobilitet er vigtig i forhold til arbejdsmarked, familie, fritid og andre aktiviteter, og barrierer i transportsystemet resulterer på den måde i barrierer i andre dele af vores liv. Det gælder ikke bare i forhold til kvinder – det gælder også i forhold til ældre og handikappede og andre grupper, der ikke rejser eller gør brug af transportsystemet på samme måde som 'standarden' gør.

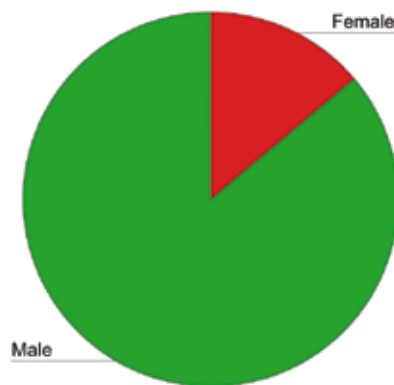
Vores urbane infrastrukturer er helt overordnet planlagt ud fra et design, der er baseret på mobiliteten med bil mellem hjem og arbejde, dvs. med udfaldsveje der sikrer mobilitet til og fra byens centrum. Når man inddrager forskellene mellem kvinder og mænds rejsemønstre, bliver det klart, at transportsystemet er baseret en mandlig standard, som sikrer transporten fra forstæderne ind til byen. Men det bliver samtidig klart, at transportstrukturen overser de mere lokale og uregelmæssige rejser, som kendetegner kvinders rejsevaner.

At kvinder generelt er brugere af den offentlige transport, betyder ikke nødvendigvis, at den offentlige transport er designet til at efterkomme kvinders behov. Hvor offentlig transport har skullet erstatte privatbilen, har privatbilen stadig ofte været normen, og designet har derfor været det samme. På den måde er kvindernes sammensatte ture og rejsen med indkøbsvarer, børn og barnevogn ofte blevet ignoreret, og er ikke blevet medtænkt i udformningen af den offentlige transport.

Når transportsystemet ikke er indrettet på at imødekomme kvinders behov, kan det betyde, at kvinder vælger job og fritidsakti-

viteter tæt på hjemmet. Når ønsket er mere tid til arbejde og i familien og mindre tid i trafikken, betyder det, at jo hurtigere transport, jo flere job- og fritidsmuligheder vil kvinderne få adgang til. Det vil sige, at kvinders ringere adgang til det brede arbejdsmarked til dels er bestemt af, at vi ikke har et transportsystem, der hjælper kvinderne med at kunne balancere tiden mellem familie- og arbejdsliv.

Undersøgelser viser, at kvinder lægger vægt på at bosætte sig, hvor der er kort



Figur 2. Politisk repræsentation i Folketingets Trafikudvalg.

transport til arbejdet, ligesom de fravælger job, der ligger langt væk fra boligen. Hvor det oftest er mændene, der har bilen, tager kvinderne det offentlige eller cykler – hvis de da ikke sidder så godt i det økonomiske set, så familien kan vælge at have to biler.

Rejsevaner og bæredygtighed

Transport indeholder en stor miljømæssig udfordring. Inden for de sidste årtier er forurenende og energikrævende transport steget, mens andelen af energibesparende transport ikke er øget i samme grad. Fremtidsudsigter peger bl.a. på, hvordan biltrafikken fortsat vil øges på bekostning af den kollektive trafik, og det skaber nogle udfordringer i forhold til målet om et bæredygtigt samfund.

Som før nævnt, ser det ud til, at kvinderne – i hvert fald de højtuddannede og økonomisk bedrestillede – i højere og højere grad er ved at tillægge sig samme rejsevaner som mændene. Når kvinder ikke oplever, at transporten lever op til deres behov, eller hvis de oplever, at den offentlige transport giver dem færre muligheder i forhold til arbejdsmarkedet, kan det betyde, at flere bliver tilbøjelige til at tage bilen i stedet. Det vil sige, at kvinder nu begynder at vælge privatbilen frem for den offentlige transport, og det har konsekvenser for de målsætninger og udfordringer om bæredygtighed, transportsektoren står over for.

Danske og norske transportforskere

har udviklet to fremtidsscenarier, hvor det første peger på en transportudvikling, som har mændens rejsevaner som norm. Det vil sige, hvor kvinderne overtager de maskuline mobilitetsmønstre, og trafikken hovedsageligt designes ud fra biltrafikens vækst. Det andet scenarium indsætter kvinden som norm, og opfordrer begge køn til at foretage kortere rejser, tage offentlig transport, bruge cyklen eller gå mere. Det betyder samtidig, at man må prioritere en tæt bystruktur frem for en spredt.

Når man inddrager køn som perspektiv i transportplanlægning, kan man derfor stille spørgsmålene om, hvorvidt kvinders transportmønstre bør oversættes til en model for mere bæredygtig udvikling? Eller om kvinders transportmønstre i stigende grad bør opfordres til at ligne mændenes?

Kønsmainstreaming af transport

En oplagt strategi, når hensyn til køn skal arbejdes ind i vores transportsektor, er strategien 'kønsmainstreaming'. Kønsmainstreaming er et internationalt redskab til ligestilling mellem kvinder og mænd, og dette redskab indgår i Danmarks ligestillingslov, som forpligter offentlige myndigheder på at arbejde med strategien. I Ligestillingslovens § 4 hedder det, at offentlige myndigheder inden for deres område skal arbejde for ligestilling og indarbejde ligestilling i al planlægning og forvaltning.

Kønsmainstreaming indebærer en integration af kønsperspektiver i alle stadier af beslutningsprocesser. Det vil sige i design, implementering, opfølgning og evaluering, og hvor fokus er på at skabe lige muligheder for kvinder og mænd. Det betyder, at man må vurdere, hvordan beslutninger influerer på både kvinder og mænds liv og position, ligesom det betyder, at man må tage ansvar for at ændre beslutningerne, hvis det er nødvendigt. Det er på den måde et redskab, der skal virkeliggøre ligestilling i kvinder og mænds liv. Samtidig giver strategien et bi-

Hvilke effekter får vi med, når vi arbejder med køn og transport?

- Bæredygtighed – at vi sikrer et fremtidigt miljøbevidst transportsystem.
- Effektivitet – at alle brugere kan rejse let og ubesværet til deres destinationer.
- Ligestilling – at der sikres lige muligheder mellem kønnene.
- Kvalitet – at man imødekommer brugernes behov og ønsker.

drag til en proces, hvor den fælles vision af en bæredygtig, menneskelig udvikling artikuleres og føres ud i livet.

Kønsmainstreaming af transport indebærer at holde for øje, hvordan beslutninger relateret til transport kan påvirke kvinder og mænd forskelligt. Det kræver et eksplicit kønsperspektiv på, hvordan de overordnede prioriteringer inden for transport opstår, og hvordan beslutningerne føres ud i livet. Det handler om, at tænke ligestilling ind i politik og design af vores transportsystem, og det handler om at skabe lige repræsentation af begge køn på alle niveauer inden for sektoren. Kønsmainstreaming af transport betyder, at trafikplanlæggere og beslutningstagere medtænker begge køn fra et brugerperspektiv. Det vil sige, at man i arbejdet med trafik og transport søger viden om, hvilke behov kvinder og mænd har. Hvilke værdier og interesser skal der med andre ord tages højde for i vores transportsystem? Kønsmainstreaming kan derfor også ses som et middel til at forbedre kvaliteten af transport og effektivisere selve transportsystemet.

Lige repræsentation i beslutningsorganer

I forbindelse med kønsmainstreaming af transportsektoren er det altså nødvendigt at tænke køn ind i alle processer i udformningen af transporten, og her er en lige kønsfordeling i de besluttende instanser vigtig.

Som det ses af figur 2, er den danske transportsektor i høj grad domineret af mænd. Det skaber et problem, fordi en lige repræsentation af begge køn i højere grad kan sikre at både kvinder og mænd høres, og at alle parter forskellige erfaringer og interesser derved varetages. Lige repræsentation bygger på behovet for at inddrage køn fra et brugerperspektiv ved at sørge for, at brugerne er repræsenteret i beslutningsprocesserne. Den lige fordeling i beslutningsorganerne er altså hensigtsmæssig i forhold til et demokratisk ønske, som inkluderer alle individer i samfundet ligeligt.

Foregangslande og gode initiativer

Danmark halter endnu bagefter, når det gælder om at tænke køn ind i transport, men der er gode eksempler fra andre lande, hvor kønsperspektivet er blevet inddraget. I England har Transport for London et mål om at skabe et transportsystem, der imødekommer alle borgers behov. Transport for London har defineret målgrupperne på en måde, som inkluderer alle borgere samtidig med at diversiteten holdes for øje: Køn, race, etnicitet, alder, handicap, seksualitet, kønsidentitet og religion.

Et gennemgående ønske har været at skabe et transportsystem, der imødekommer kvinders livsstil. Der er derfor tiltag, der

har søgt at indrette offentlig transport, så det bliver nemmere at rejse med barnevogn og indkøbsvarer, ligesom man har uddannet personalet til at kunne hjælpe rejsende kvinder med børn, handicappede osv.

Transport for London har yderligere arbejdet på at skabe flere alternativer til bilen ved at indsætte særlig offentlig transport til bl.a. skoler og ved at lave flere gå- og cykelruter. De har indført lavere billetpriser for familier, så det bliver mere attraktivt at tage offentlig transport frem for bilen.

Sverige er et andet land med gode eksempler på feltet 'køn og transport'. I 2001 fik Sverige en ny transportpolitik, der inddrog ligestilling mellem kønnene. Landsstyrelsen i Skåne indarbejdede sammen med den svenske vejadministration i Skåne derefter strategien om kønsmainstreaming i planlægningen af deres transportsystem. Det betød, at der blev igangsat projekter med det formulerede mål at skabe et ligestillet transportsystem, der imødekom både kvinder og mænds behov. Indsatsen krævede bl.a. lige repræsentation i beslutningsprocesserne og i administrationen af transportsystemet for derigennem at sikre, at kvinder og mænd fik lige indflydelse, og at begge køns værdier fik lige stor opmærksomhed. Et af indsatsens mål var derfor mere konkret at øge antallet af kvinder i arbejdsgrupperne og planlægningsprocesserne.

Sverige har anset viden om de forskellige rejsemønstre som den første og helt fundamentale nødvendighed for en succesfuld implementering. Sveriges transportministerium har derfor indhentet viden om kvinder og mænds rejsemønstre, behov, interesser osv. Denne viden er dels fremkommet gennem en demokratisk involvering af borgerne, blandt andet gennem at sende spørgeskemaer og information ud til alle husholdninger og afholde offentlige informationsmøder. Dels bygger den på forskning på området. Den indsamlede viden blev derefter implementeret i transportdesignet og planlægningsprocesser.

Konklusion

Implementeringen af kønsperspektivet i transportsektoren giver et redskab, der er flersidigt. Det kan både ses som et redskab til at skabe lige muligheder for alle brugere, og som et redskab til at sikre et mere effektivt og bæredygtigt transportsystem. Det handler med andre ord om at tage hensyn til alle grupper i samfundet, og via dette hensyn skabe en bæredygtig trafik og mobilitet.

Til at nå disse mål er strategien 'kønsmainstreaming' velegnet, fordi den kan sikre, at strukturerne inden for sektoren ikke utilsigtet diskriminerer på baggrund af køn.

Derudover sigter den på at producere processer, som konstant holder sig de forskellige behov for øje. Kønsmainstreaming kræver derfor, at der er en lige repræsentation af kvinder og mænd i transportsektorens besluttende instanser, ligesom det kræves, at kvinders værdier og behov indarbejdes i transporten.

Disse krav udspringer af, at Danmark har underskrevet forpligtelsen om at tænke køn og ligestilling ind i alle områder, og det gælder derfor også på transportområdet. Men dette nye kønnede perspektiv på transport skal selvfølgelig ikke bare implementeres, fordi det er et krav, men fordi konsekvenserne af at lade være vil være uhenigtsmæssige. Det gælder både i forhold til ligestilling mellem kvinder og mænd, men også i forhold til transportsektorens kvalitet og effektivitet og ikke mindst i forhold til den fremtidige bæredygtighed.

■

LITTERATUR

Rees, T.: Gender Mainstreaming: Misappreciated and Misunderstood? School of Social Sciences, Cardiff University, Cardiff, 2002.

Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies – Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices. Koordinationen for Kønsforskning, Københavns Universitet, 2007, eller Transgens hjemmeside: <http://www.sociology.ku.dk/koordinationen/transgen/>

Skånes handlingsplan:

Jämställdhet i vägtransportsystemet – Jämställd vägplanering. Publikationsnr.: 2003:51. Vägverket, Borlänge.

Res Jämt – Tankar kring ett jämställt transportsystem. Publikationsnr.: 2005:110. Vägverket, Borlänge.

Londons handlingsplan:

Expanding Horizons. Gender Equality Scheme. Consulting Document, Transport for London & Mayor of London, London 2007.

Equality Impact Assessments – How to do them. Mayor of London & Transport for London, London 2004.