

**Bæredygtig
& Ligestillet Transport**

Indhold

1. Introduktion – gevinsterne ved at arbejde med køn og transport	s. 4
1.2. Kvalitet, effektivitet, ligestilling og bæredygtighed	s. 4
1.3. Transport er kønnet	s. 4
1.4. Kønsmainstreaming som strategi	s. 5
1.5. Kønsmainstreaming af transport	s. 5
2. Værktøjskasse – redskaber til ligestilling i transport	s. 6
3. Rejsemønstre og et lige transportsystem	s. 8
3.1. Kønnede transportmønstre og adfærd	s. 8
3.2. Forklaringer på de forskellige rejsemønstre	s. 8
3.3. Transportsystemets udformning	s. 9
3.4. Transport og ligestilling – konsekvenser af et ulige transportsystem	s.10
3.4.1. Bæredygtighed	s.10
3.4.2. At drage nytte af alle ressourcer	s.10
3.4.3. Et demokratisk problem	s.10
3.4.4. Sikkerhed	s.11
3.5. Anbefalinger til et lige transportsystem	s.11
4. Kønsfordeling i de besluttende instanser	s.14
4.1. Ulighed i transportsektoren blandt beslutningstagere	s.14
4.2. Anbefalinger til en mere demokratisk transportsektor	s.16
5. Arbejdsmarked	s.18
5.1. Transportsektoren som arbejdsplads	s.18
5.2. Anbefalinger til en ligestillet transportsektor	s.18
6. To 'cases' – inspiration til forandring og handling	s.20
6.1. Skåne	s.20
6.2. London	s.21
7. Mere information	s.23

Forord

Et samfund har alt at vinde ved at tage køn i betragtning. Og det gælder også ved udviklingen af et moderne transportsystem. Der er forskel på, hvordan kvinder og mænd rejser, hvilke transportmidler de bruger, og hvor langt og hvor ofte de rejser. At arbejde med et fokus på kvinder og mænds forskellige behov og adfærd i mobilitet og transport betyder derfor, at der skabes muligheder for øget ligestilling mellem kønnene, og at vores transportsystem forbedres med hensyn til miljø, kvalitet, effektivitet og tilgængelighed for alle.

Stat, kommuner og regioner spiller en vigtig rolle i arbejdet på ligestilling mellem kvinder og mænd i det danske samfund. Transportsektoren udgør et af de områder, hvor det er tydeligt, at der er en række sidegevinster ved at arbejde kønsbevidst med et politikområde. Det handler først og fremmest om, at det øgede fokus på flere målgrupper vil komme rigtig mange grupper til gode. Her tænkes både på unge, gamle, minoriteter, fattige, rige, handicappede og forældre med småbørn. Alle skal transporteres, nogle mere end andre, men transportsystemet skal kunne tilgodese alles behov på en

miljømæssig forsvarlig måde. Den udfordring bliver ikke mindre fremover, for vi bliver alle stadig mere "travle", samtidig med at klimaændringerne puster os i nakken.

Selv om det virker indlysende, at staten, kommunerne og regionerne har meget at vinde ved at sammentænke køn og bæredygtighed i sine beslutninger og rutiner, så går det meget langsomt. Det vil vi gerne gøre en indsats for at ændre på. Fagbevægelsens medlemmer er både som borgere og ansatte bedst tjent med en optimal og professionel udvikling af transportsektoren. Det gælder ikke mindst i forhold til personalepolitik, løn og mere "bløde rettigheder" for ansatte i sektoren, men også i forhold til udviklingen af de fælles transportsystemer.

Dette hæfte er en "populæruddgave" af et større internationalt projekt, udarbejdet med henblik på at synliggøre handlemuligheder for politikere, fagligt aktive samt tilidsvalgte i transportsektoren.

FIU-ligestilling ønsker god læsning og god arbejdslyst.

Susanne Fast Jensen
FIU-ligestilling, efteråret 2008.

Kolofon:

Hæftet er skrevet af Michala Hvidt Breengaard, cand. scient.soc., på baggrund af rapporten Transgen - Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices. Rapporten er udgivet af Koordinationen for Kønsforskning, Københavns Universitet, og udspringer af et projekt, som Koordinationen for Kønsforskning udarbejdede i 2006-2007.

Udgivet af: FIU-ligestilling

Trykkested: 3F's eget trykkeri

Layout: Uberkant

Trykt i 2000 eksemplarer.

Kan rekvireres gratis ved FIU-Ligestilling

tlf. 33632386 / pih@danskmetal.dk

1. Introduktion

– gevinsterne ved at arbejde med køn og transport

1.2. Kvalitet, effektivitet, ligestilling og bæredygtighed

Transportsektorens mål er at lette borgernes mobilitet. Borgere skal forstås både som en kollektiv gruppe, men også som individuelle og forskellige individer. Transport er en del af borgernes hverdagsliv, og mobilitet skaber muligheder i deres liv. Mobilitet er vigtig i forhold til arbejdsmarked, familie, fritid og andre aktiviteter. Barrierer i transportsystemet resulterer på den måde i barrierer i andre dele af individernes liv. Transport er med andre ord en vigtig del af borgernes liv, og borgerne er både kvinder og mænd.

At tænke køn ind i relation til transport er en vigtig del af arbejdet med ligestilling. Transportsystemet skal kunne dække begge køns behov og lette deres mobilitet i hverdagen. Men der er også andre effekter af at indtage et kønsperspektiv, og de peger i retning af et mere bæredygtigt transportsystem og miljømæssige prioriteter. Derudover er der økonomiske og samfundsmæssige konsekvenser involveret, f.eks. aspekter relateret til borgernes sikkerhed.

Et ligestillet transportsystem skal derfor både ses som et middel til en realisering af lige muligheder for kvinder og mænd, og som et middel til at skabe kvalitet og et mere effektivt og bæredygtigt transportsystem.

1.3. Transport er kønnet

Der er dokumenteret forskelle i, hvordan kvinder og mænd bruger transport. Mænd rejser længere og tager oftere bilen, hvor kvinder oftere tager offentlig transport og generelt rejser mere lokalt. Der er med andre ord forskellig, kønsbestemt brug af et fælles transportsystem. Forskellene i kvinder og mænds brug af transport er relateret til uligheder på arbejdsmarkedet og arbejdsfordelinger i hjemmet, ligesom de er relateret til byens struktur. Vejnettets design er f.eks. i højere grad designet efter den model, mænd oftest rejser efter. Derudover spiller de prægninger, kvinder og mænd bliver udsat for i deres opvækst og i deres sociale liv ind på deres rejsemønstre.

Transport handler nemlig ikke bare om en bevægelse fra A til B. Transport indeholder også symbolske betydninger, der er relateret til det ene eller andet køn. Forskning har f.eks. vist, hvordan vi forbinder de udtryk, der er forbundet med bilen (fart, frihed, mobilitet) med den maskuline identitet. Bilen har med andre ord nogle symbolske betydninger, der ligger nærmere den maskuline identitet end den kvindelige. På samme måde optræder mænd oftere end kvinder i forbindelse med transport i reklamer, film og litteratur, hvor kvinder oftest bliver vist i forhold til de hjemlige sysler. Disse symbolske udtryk er med til at præge vores forståelse af mobilitet. Det er derfor vigtigt, at vi holder udtryk og betydninger for øje, når vi arbejder på at ligestille transporten.

1.4. Kønsmainstreaming som strategi

En oplagt strategi, når hensyn til køn skal arbejdes ind i vores transportsystem, er 'kønsmainstreaming'. Kønsmainstreaming er et internationalt redskab til ligestilling mellem kvinder og mænd, og dette redskab indgår i Danmarks ligestillingslov, som forpligter offentlige myndigheder til at arbejde med strategien. Kønsmainstreaming skal forstås som et middel til at nå målet om lige muligheder for begge køn. Det indebærer en integration af kønsperspektiver i alle stadier af beslutningsprocesser – prioritering i forhold til brug af de offentlige midler, planlægning, implementering, evaluering og opfølgning – med fokus på at skabe lighed mellem kvinder og mænd. Metoden indebærer vurderinger af, hvordan beslutninger indvirker på både kvinder og mænds liv og position. Metoden indebærer også, at der tages ansvar for at ændre de beslutninger, der viser sig at virke uhensigtsmæssigt. Det er på den måde et redskab, der skal virkeliggøre ligestilling i kvinder og mænds liv via at skabe en plads for alle inden for organisationer og samfund. Det handler om at bidrage til en proces, hvor den fælles vision om en bæredygtig, menneskelig udvikling artikuleres og føres ud i livet (Rees 2002).

1.5. Kønsmainstreaming af transport

Kønsmainstreaming af transport indebærer, at man holder for øje, hvordan beslutninger relateret til transport kan påvirke kvinder og mænd forskelligt. Det kræver et tydeligt kønsperspektiv på, hvordan de overordnede prioriteringer indenfor 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 ud fra et brugerperspektiv. Det vil sige, at man i arbejdet med trafik og transport spørger ind til og søger viden om hvilke behov, kvinder og mænd har. Hvilke værdier og interesser skal der tages højde for i vores transportsystem? Kønsmainstreaming kan derfor også ses som et middel til at forbedre kvaliteten af transport og effektivisere selve transportsystemet. I den forbindelse handler det om, hvordan kønsmainstreaming kan bidrage til et mere grønt, effektivt og konkurrencedygtigt transportsystem. Det vil derfor sige, at kønsmainstreaming også kan bruges som strategi til at nå transportsektorens egne mål.

2. Værktøjskasse

– redskaber til ligestilling i transport

Inden du går i gang med et projekt med ligestilling i transport og trafik, er der nogle forhold, der er vigtige at arbejde med:

- Først og fremmest er det vigtigt at sælge idéen i din kommune, region og/eller ministerium og gøre opmærksom på det vigtige i at arbejde med et kønsperspektiv inden for transport. Gør rede for de fordele, der er ved indsatsen – både i forhold til ligestilling og i forhold til et effektivt og bæredygtigt transportsystem.
- Det er ligeledes vigtigt, at der er afsat de nødvendige økonomiske ressourcer til indsatserne. Kønsmainstreaming af transportområdet vil på sigt skabe et bedre, mere økonomisk og effektivt system, men der er behov for bevillinger, der kan sætte gang i processen.
- Det kan være en god idé at give konkrete eksempler på andre institutioner eller projekter, der har arbejdet med køn og transport. I Danmark er der endnu ikke lavet egentlige indsatser, men henvis f.eks. til Sverige eller England (se kapitel 6), som er mere progressive på området.
- Det næste værktøj handler om at samle en arbejdsgruppe, hvori der indgår en tovholder og ansvarlig for projektet. Den ansvarlige for projektet skal løbende sørge for at evaluere processen og have overblik over, om projektet er på vej i den rigtige retning.
- Det kan være hensigtsmæssigt at sparre med andre udvalg og foreninger, der kan have relevant viden og erfaringer, som kan støtte projektet. Er der f.eks. et ligestillingsudvalg, kan de bidrage med inspiration og 'best practises' på kønsmainstreamingsområdet – også selv om deres indsatser ikke decideret har handlet om transport. Kontakt evt. også Kommunernes Landsforening, hvor der arbejdes med trafik- og byplanlægning.
- Herudover er der et værktøj, der handler om indsamling af viden. Viden om målgruppernes behov, deres rejsevaner, deres ønsker og generelle situation er fundamental for designet af et effektivt og lige transportsystem. Man må vide, hvad man har at gøre med, når man skal arbejde ligestilling ind i transport.
- Det næste værktøj er derfor brug af kønsopdelt statistik, som kan synliggøre uligheder. Den offentlige sektor har en pligt til at vide, hvem der får gavn af deres service, og hvem der ikke gør. At skelne mellem køn i statistikker kan 1) give et overblik over tiltagenes effektivitet, 2) hjælpe til at ressourcerne fordeles lige og 3) overvåge gennemførelsen af tiltaget.
- Indikatorer på ligestilling er ligeledes et vigtigt værktøj. Den kønsopdelte statistik giver et input i den rigtige retning, men de rå data kræver stadig en bearbejdelse. Her er der brug for nogle grundlæggende statistiske data, der kan bruges som sammenligningsgrundlag,

når tiltagenes effektivitet skal måles. Det er i den forbindelse vigtigt at være opmærksom på, at ligestillingsindikatorer kan være mange og må kombineres på flere måder, så man får det mest tydelige billede af situationen. Indikatorerne kan f.eks. omhandle kønnede forskelle i uddannelse, indkomst, position på arbejdsmarkedet osv. Indikatorerne er altså vigtige som et fikspunkt, der kan synliggøre, hvorvidt tiltagene er på vej i den rigtige eller forkerte retning.

- Det næste værktøj handler om at sætte fokus på beslutninger og tiltagenes indvirkning på begge køn. Det er vigtigt, at uligheder synliggøres så tidligt i processen som muligt, da det betyder, at u hensigtsmæssige konsekvenser minimeres og uligheder mellem kønnene undgås – også i fremtidige projekter.
- Et andet værktøj kan beskrives som: Evaluering, høring og kontrol. Det er ikke muligt at vide, om kønsmainstreaming virker hensigtsmæssigt uden at evaluere projekterne, lave høringer og kontrollere implementeringen. Her kan man se ligestilling mellem kønnene som en indikator på tiltagenes succes.
- Det er vigtigt med en lige balance mellem kønnene i beslutningsinstanser. Den lige repræsentation er vigtig for kønsmainstreamingens demokratiske princip og bør derfor medtænkes i projektet.
- Et andet vigtigt værktøj handler om at arbejde ud fra et kønsperspektiv i budgetteringen. Det er helt legitimt at spørge ind til, hvordan offentlige budgetter fordeles mellem kvinder og mænd, piger og drenge. Dette værktøj, som bruges flittigt i både Sverige og især i Norge, er med til at synliggøre, hvor der er behov for indsatser, om ressourcer fordeles lige og strategisk til de områder, hvor der er mest brug for dem.
- Det sidste værktøj kan beskrives som 'visionering'. Det er oftest det sværeste element i arbejdet på ligestilling. Gennem dette værktøj prøver man at få overblik over de allerede eksisterende forhold, handlemåder og ureflekterede rutiner, der nogle gange kan være til større skade for kvinder, end de er for mænd (eller omvendt). Der kan f.eks. være fokus på det sprog, der bruges på arbejdspladser og i kampagner.

3. Rejsemønstre og et lige transportsystem

3.1. Kønnede transportmønstre og adfærd

Viden om kvinder og mænds rejsemønstre er en nødvendig forudsætning for at kunne medtænke køn i transportområdet. Vi har et behov for at vide, hvordan kvinder og mænd rejser, for at kunne målrette indsatsen mest effektivt mod de behov, der er. Viden om den kønsmæssige arbejdsdeling og forskelle i aktiviteter kan her hjælpe med at forstå transportbehovet hos kvinder og mænd.

Undersøgelser har vist, at der er forskel på, hvordan kvinder og mænd rejser. Forskellen er især udpræget mellem kvinder, som lever i et parforhold, og mænd generelt.

- Mænd rejser længere end kvinder, hvor kvinder i højere grad rejser på de samme strækninger eller tager færre rejser.
- Mænd gør oftere brug af bilen end kvinder, som oftere tager offentlig transport.
- Kvinder foretager oftere rejser med flere mål og stop end mænd (f.eks. hjem-pasningsinstitution-arbejde-butik-pasningsinstitution-hjem i forhold til hjem-arbejde-hjem).
- Kvinder er mere tilbøjelige til at rejse uden for de spidsbelastede tidspunkter, og de foretager flere rejser i nærområdet end mænd.

- Mænd har større adgang til bilen pga. større økonomisk råderum og kørekort. Denne situation ser ud til at ændre sig med kvindernes indtog på arbejdsmarkedet, så yngre kvinder nu oftere har kørekort og bil til rådighed end ældre kvinder.

- Der er forskelle mellem kvinder alt efter uddannelse, økonomisk situation, geografisk placering, etnicitet, handicap mm. Ligesom der er for mænd.

- Undersøgelser viser, at der er forskellige behov for transportsikkerhed. Hvor mænd fokuserer på trafiksikkerhed, er kvinder mere orienteret omkring personlig sikkerhed.

3.2. Forklaringer på de forskellige rejsemønstre

Forklaringer på de forskellige rejsevaner skal i høj grad findes i de sociale arbejdsdelinger mellem kønnene.

- Rollefordelinger i hjemmet har betydning for kvinders 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 betyder, at kvinder foretager flere lokale rejser end mænd.

- Positionen på arbejdsmarkedet er en anden forklaring på forskelle i rejsemønstre. Undersøgelser viser, at rejsen til arbejde er længere, hvis der er tale om en høj posi-

tion på arbejdsmarkedet, dvs. et højstatusjob. Kvinders kortere rejser afspejler på den måde arbejdsmarkedets opdeling af køn. Veluddannede kvinder rejser da også længere end kvinder med lavere uddannelse. Denne forklaring relaterer sig altså til uddannelse, ansættelse og indkomst.

- At kvinder vælger job og fritidsaktiviteter tæt på hjemmet er påvirket af infrastrukturens udformning. Jo hurtigere offentlig transport, jo flere job- og fritidsmuligheder.
- Ulige adgang til transportmidler har betydning for rejsemønstre. Mænd rejser traditionelt med bil til arbejde, og kvinders brug af offentlig transport gør dem afhængige af tilstedeværelsen og fleksibiliteten af denne form for transport.
- En anden forklaring kan være de prægninger, kvinder og mænd udsættes for. Mænd præges traditionelt mere mod en interesse for tekniske ting, fart og frihed – som bilen f.eks. kan ses som eksempel på – end kvinder gør.

Pas på med at generalisere forklaringerne til at gælde alle kvinder og mænd! Forklaringsmodellerne kan forstås som eksempler på, hvorhen blikket skal rettes, når man skal indsamle viden om kvinder og mænds transportbehov. Men det er samtidig en vigtig pointe, at kvinder og mænd ikke kan ses eller behandles som homogene grupper, fordi de også er påvirket af andre variable,

som f.eks. om de har børn eller ej. Andre variable er forskelle mellem singlekvinder og kvinder i parforhold. Især er singlekvinder med børn begrænsede af deres lavere økonomiske råderum og den større udfordring i at få arbejdsliv og familieliv til at hænge sammen. Husstandens indkomst er også af betydning for kvinders mobilitetsmuligheder, hvor mindre økonomisk råderum betyder et større mobilitetstab for kvinder end for mænd. Ældre kvinder, som bor alene, har ringere muligheder for mobilitet end yngre kvinder med større isolation til følge. Rejsemønstre er også påvirket af, hvorvidt der er tale om en bopæl i byen eller på landet. Kvinder, der lever på landet, har oftere kørekort end kvinder, der lever i byen. Det kan især skyldes de færre muligheder for offentlig transport, der er på landet.

3.3. Transportsystemets udformning

Selve transportsystemets udformning påvirker selvfølgelig også brugernes rejseadfærd og muligheder for mobilitet. Byernes infrastrukturer er helt overordnet planlagt ud fra et design, der tilgodeser transport med bil mellem hjem og arbejde, dvs. med udfaldsveje, der sikrer mobilitet til og fra byens centrum. Når man har forsøgt at erstatte privatbilismen med offentlig transport har designet ofte fulgt samme mønster. Ved at sammenligne mænds rejsevaner med trafikdesignet er det blevet synligt, hvordan transportsystemet baserer sig på en mandlig standard. Den overser de mere lokale og uregelmæssige rejser, som kendetegner kvinders rejsevaner.

3. Rejsemønstre fortsat

3.4. Transport og ligestilling – konsekvenser af et ulige transportsystem

3.4.1. Bæredygtighed

Inden for de sidste årtier er forurenende og energi-krævende transport steget, mens andelen af energibesparende transport ikke er øget i samme grad. Fremtidsudsigter peger 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. Kvinder er generelt brugere af den offentlige transport, men det betyder ikke nødvendigvis, at den offentlige transport er designet til at efterkomme kvinders behov. Tværtimod er kvindernes mange og mindre ture og rejsen med indkøbsvarer, børn og barnevogn ofte ikke medtænkt i udformningen af den offentlige transport. Kvinder kan derfor opleve, at transporten ikke lever op til deres behov, og det kan betyde, at flere bliver tilbøjelige til at tage bilen i stedet. Det vil få konsekvenser for miljøet. Danske og norske transportforskere har udviklet to fremtidsscenarier, som baserer sig på henholdsvis mænd og kvinders rejsevaner.

Det første scenarium ser en transportudvikling med mandens rejsevaner som norm. Det vil sige, at kvinderne adopterer de maskuline mobilitetsmønstre, og trafikken fortsat hovedsageligt designes ud fra biltrafikkens vækst.

Det andet scenarium indsætter kvinden som norm, og opfordrer derfor begge køn til at foretage kortere rejser,

tage offentlig transport, bruge cyklen eller gå mere. Det betyder samtidig, at man prioriterer, at arbejdspladser er placeret centralt i byen i stedet for rundt omkring i byens grænseområder.

De to fremtidsscenarier kan på den måde ses som perspektiver på forskellige resultater af kønsmainstreaming inden for transport alt efter hvilket køn, der udgør 'standard'. Sidstnævnte scenarium vil naturligvis have en meget mere bæredygtig effekt på samfundet.

3.4.2. At drage nytte af alle ressourcer

Når transportsystemet ikke også er indrettet efter kvinders behov, betyder det, at kvinder oplever større barrierer i deres hverdagsliv. Det giver dem ringere muligheder for at få job, deltage i uddannelsesforløb og dyrke fritidsaktiviteter. Kvinder har med andre ord ikke samme adgang til arbejdsmarkedet og andre aktiviteter, som mænd har. Et lige transportsystem er derfor en forudsætning for de lige muligheder for begge køn. Kvinder vælger i højere grad end mænd job efter hvor lang transporttid, de har til arbejdspladsen, og det betyder, at arbejdsmarkedet ikke i samme omfang har adgang til den kvindelige talentmasse som den mandlige. Et lige transportsystem er på den måde også en forudsætning for, at der skabes de bedste muligheder for samfundets udnyttelse af alle ressourcerne i befolkningen.

3.4.3. Et demokratisk problem

Et ulige transportsystem kan også anses som et demokratisk problem. Eftersom begge køn er brugere af

transport, må begge køns behov og interesser høres og efterkommes i transportsystemet. Transportsystemet bør give lige muligheder for mobilitet, uanset om du er kvinde eller mand.

3.4.4. Sikkerhed

Kvinder føler sig oftere bange, når de færdes alene på offentlige steder end mænd gør. Det kan betyde, at kvinder undgår at bevæge sig ud eller må tage omveje, og derved hæmmes deres mobilitet. Der er derfor et behov for, at man tænker personlig sikkerhed ind i planlægningen af transportsystemet. Det kan være hensigtsmæssigt at fokusere på øget sikkerhed i den offentlige transport, som kvinder jo bruger mere end mænd. Det kræver f.eks., at der sættes ind over for mørke steder, såsom parkeringsområder, busstoppesteder og togperroner. Ventetider er også et usikkerhedsmoment for mange kvinder. Lang ventetid øger følelsen af usikkerhed, og det kan derfor være en løsning at sørge for regelmæssig og mere offentlig transport. Et andet tiltag, der kan øge kvinders følelse af sikkerhed er information. Mere information om afgangstider, alternative og sikre rejseruter vil skabe mere sikkerhed. Generelt vil tiltag, der sikrer kvinders følelse af sikkerhed, gavne alle i samfundet.

3.5. Anbefalinger til et lige transportsystem

- At man er opmærksom på, at der i lovgivning og beslutninger tages hensyn til både kvinder og mænds transportmønstre og adfærd.
- At man har blik for transportsystemets udformning. Henvender det sig til alle borgere? Hvad med ældre, handicappede og folk der rejser med barnevogn – har

disse lige let adgang til transport, som de fuldt mobile individer har?

- At man holder målgruppens forskellighed for øje. Målgrupper, som f.eks. kvinder eller ældre, indeholder mange forskellige individer og behov, og kan derfor ikke bare behandles som én homogen gruppe. Borgernes forskellige livsstile skaber forskellige transportbehov. Vær derfor opmærksom på, at det kan være nødvendigt at arbejde med flere mindre grupperinger indenfor den overordnede målgruppe. Det kan f.eks. være 'indtægt', 'børn', 'single/parforhold'.
- At man er opmærksom på, hvordan køn spiller sammen med andre faktorer, som alder, etnicitet, handicap, geografisk placering, klasse og seksualitet.
- Det er vigtigt, at både det administrative personale og det personale, der er i kontakt med brugerne, f.eks. buschauffører, er uddannede til at varetage brugernes behov og er i stand til at føre det ligestillede transportsystem ud i livet. Uddannelse og informering af personalet er derfor en vigtig del af en succesfuld implementering af de igangsatte projekter. Der kan f.eks. holdes kurser og uddeles pjecer med særligt fokus på ligestilling af begge køn i den daglige transport.
- At der er blik for sikkerhedsaspektet i transportsystemet ud fra et kønsperspektiv. Hvilke steder opfordrer til vold? Er der strækninger og steder, der er øde og mørke vil kvinder oftest undgå disse steder, og det vil påvirke deres mobilitet.

3. Rejsemønstre fortsat

- Sikkerhed i transportsystemet handler også om færre drab i trafikken. Det er en kønnet problemstilling, idet det oftest er unge mænd, som overtræder loven, kører for stærkt og er involveret i biluheld. Samtidig med, at man forsøger at komme denne adfærd til livs, er der kampagner og reklamer, som netop præsenterer unge mænd som fartglade og vilde. Det kan bidrage til en uhensigtsmæssig selvforståelse blandt de unge. Spørgsmålet bliver altså, hvordan man henvender sig til disse unge mænd uden at komme til at reproducere stereotyper om kønnene.
- At inddrage et perspektiv på 'køn' betyder ikke automatisk, at der er tale om kønsmainstreaming, dvs. at tiltaget bidrager positivt til ligestilling. Man kan faktisk i stedet komme til at diskriminere kvinder og mænd, hvis man f.eks. arbejder ud fra meget stereotype

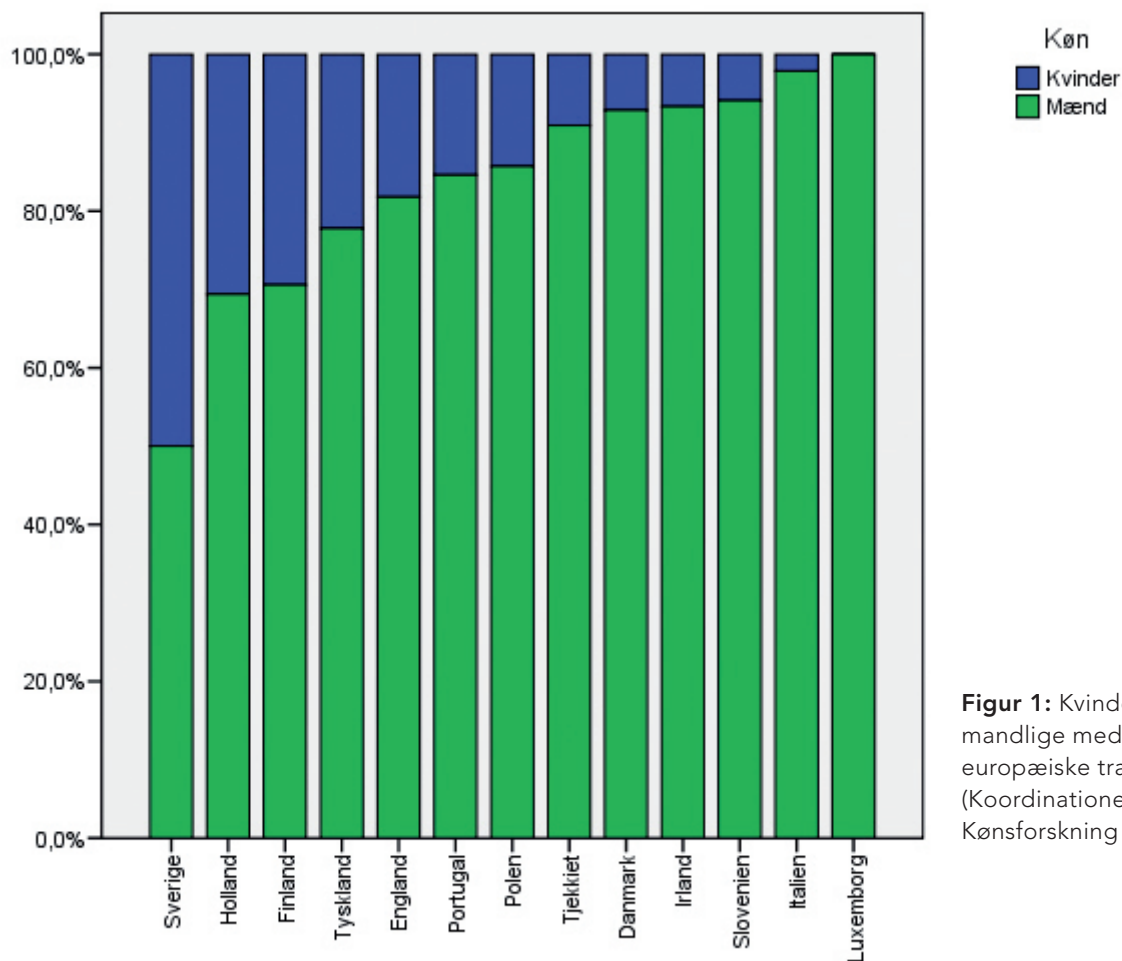
forestillinger om, hvad kønnene er. Et eksempel er en kampagne, der blev lanceret i 2007, og som henvendte sig til fartglade, unge mænd. Kampagnen viste topløse kvinder stående i vejkanterne med trafikskilte, hvilket var tænkt som en sjov idé til at få de unge mænd til at sænke farten. Selvom man kan sige, at der indgår et kønsperspektiv i kampagnen, indeholder den intet forsøg på at skabe ligestilling og lige muligheder for begge køn. Snarere tager den udgangspunkt i nogle traditionelle forestillinger, vi har om kvinder og mænd, og kommer derved til at reproducere vores fordomme. Husk derfor på, at projekter og indsatser godt kan gøre brug af humor og ironi, men det er ikke positivt eller virksomt i ligestillingsøjemed, hvis de er et udtryk for en stereotypisering eller egentlig diskrimination af kønnene.

4. Kønsfordeling i de besluttende instanser

4.1. Ulighed i transportsektoren blandt beslutningstagere

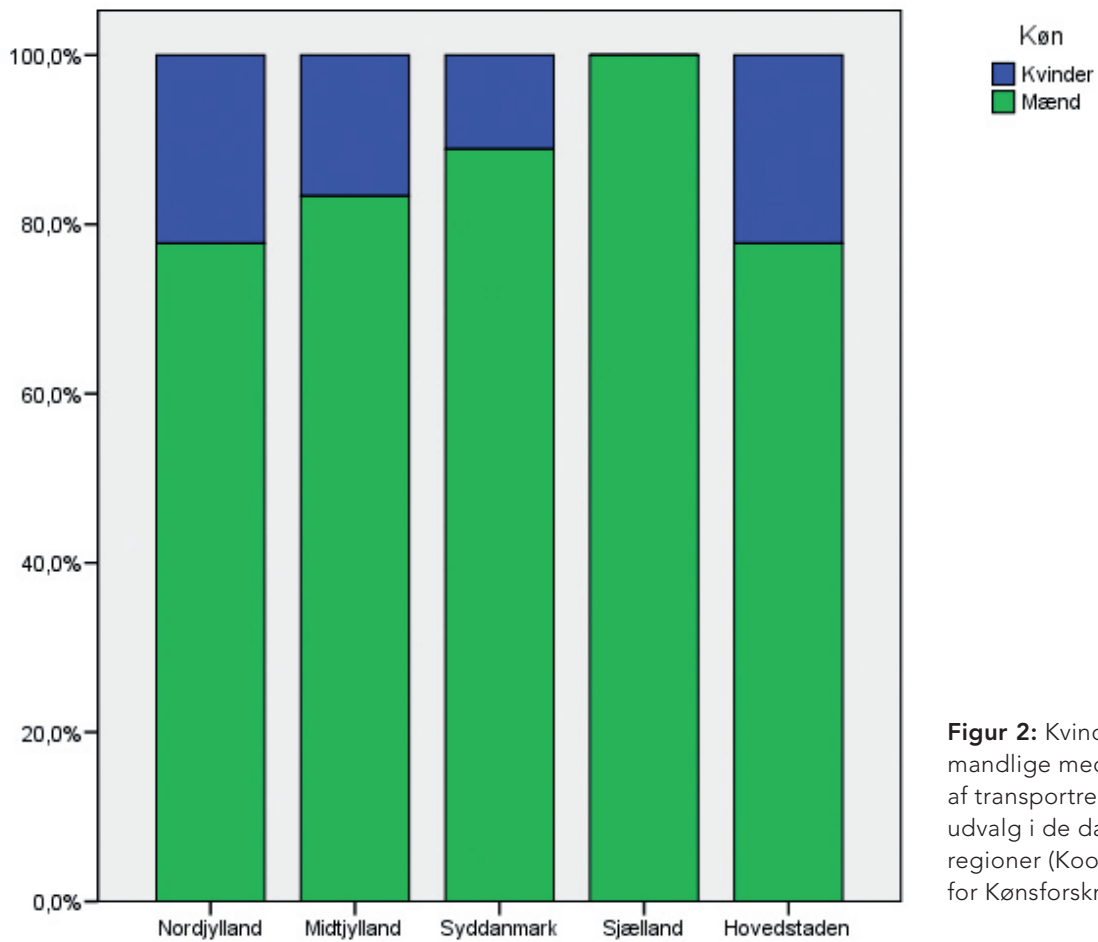
Transportsektoren er i høj grad domineret af mænd. Dette gælder både transportsektoren som arbejdsplads (se kapitel 5), ligesom det gælder på det politiske beslutningsniveau. I Folketinget er der i de transportre

laterede udvalg kun 11,8 % kvinder, hvilket er lavere end kvinders repræsentation på 36,9 %. Og Danmark ligger i den dårligere ende, når man ser på resten af EU.



Figur 1: Kvindelige og mandlige medlemmer i de europæiske trafikudvalg (Koordinationen for Kønsforskning 2007)

Også i regionerne ses et billede, hvor andelen af kvinder er lille i råd, der er ansvarlige for transport.



Figur 2: Kvindelige og mandlige medlemmer af transportrelaterede udvalg i de danske regioner (Koordinationen for Kønsforskning 2007).

4. Kønsfordeling fortsat

Generelt er det et billede, der præger alle råd, nævn og kommissioner, der har forbindelse med transportrelaterede områder, hvor 2/3 eller flere er mænd. Trafikplanlægnings- og beslutningsinstanser bør arbejde med en lige repræsentation af kvinder og mænd. Det gælder både i forhold til et demokratisk ønske, som inkluderer alle individer i samfundet ligeligt. Det gælder også i et interesseperspektiv, hvor man ved kvindelig repræsentation sikrer, at kvinders behov og interesser bliver hørt. Det handler med andre ord om at inddrage køn fra et brugerperspektiv og sørge for, at brugerne er repræsenteret som beslutningstagere.

Det demokratiske aspekt kan yderligere fremmes ved, at man inddrager borgerne i beslutningsprocesserne. Selve inddragelsen er vigtig, eftersom den danner grundlag for at samle viden på området, ligesom borgernes synspunkter, interesser, behov og problemer i forbindelse med transport bliver hørt. Borgerinddragelsen er med andre ord en god kilde til indsamling af viden om behov, men også om de barrierer brugerne oplever i transportsystemet.

4.2. Anbefalinger til en mere demokratisk transportsektor

- At man gør sig klart, hvorfor der er en overrepræsentation af mænd i transportsektoren, og hvilke konsekvenser det har – hvilke interesser bliver f.eks. varetaget? Oftest står manden frem som prototype på brugeren af vores transportsystem. Opgaven bliver derfor at

udvikle transportsystemet, så det også imødekommer kvinders og marginaliserede gruppers behov.

- At man sørger for lige repræsentation og indflydelse i beslutningsprocesser og planlægning af transport.
- At man inddrager og informerer alt involveret personale og repræsentanter fra borgerorganisationer. Målet er at skabe et netværk af administrativt personale, beslutningstagere og borgerrepræsentanter.
- At man sørger for uddannelse af arbejdsgruppernes medlemmer.
- At man sørger for, at ligestilling implementeres bredt i alle afdelinger. Det vil sige i alle tekniske, planlægningsmæssige, administrative og udførelsesafdelinger.
- At man evaluerer og videreudvikler retningslinier for planlægningsprocesserne med fokus på det demokratiske princip – er alle repræsentanter blevet hørt?
- Det kan være hensigtsmæssigt at gøre brug af medierne, f.eks. lokalaviser til at informere og skabe opmærksomhed omkring de igangværende og fremtidige projekter. Det gælder både i forhold til borgerne, men også for at skabe fokus blandt beslutningstagerne på behovet for kønsmainstreaming af transport.

- Når man skal effektivisere transportsystemet, kræver det viden om de barrierer og behov, borgerne har. Derfor er det vigtigt, at man sørger for at involvere og gå i dialog med borgerne i beslutningsprocessen og implementeringen. Dette kan f.eks. gøres ved at holde borgermøder eller udsende spørgeskemaer, der kan belyse borgernes behov, idéer og ønsker.
- Det er i det hele taget godt, lærerigt og ressourcebesparende at gøre brug af netværk. Netværk kan være nogle, der allerede har erfaring med lignende projekter, både nationalt og internationalt, men det kan også være andre, som også gerne vil i gang med at arbejde med kønsperspektivet i forhold til transport. Igennem netværket kan I få inspiration og viden, lære af hinandens erfaringer og på den måde sikre, at ressourcerne bruges så hensigtsmæssigt som muligt. Det kan også sikre, at implementeringen ikke falder i de værste fælder. På længere sigt kan netværkene udvikle sig til ekspertnetværk inden for området, som kan udveksle information, metoder og innovationer.
- Det kan være hensigtsmæssigt at samarbejde med relevante parter inden for industrien, f.eks. bilindustrien og motorindustrien mere generelt. Et bredere samarbejde giver en større mulighed for at indhente og samle oplysninger, opnå erfaringer og skabe overblik over 'best practises' på arbejdspladserne.

5. Arbejdsmarked

5.1. Transportsektoren som arbejdsplads

Transportsektoren er i høj grad en mandsdomineret arbejdsplads. Forskning har vist, at transportsektorens udtryk er domineret af maskuline værdier, og det kan være grunden til, at det er sværere for kvinder at komme på banen i feltet. Sektoren forbindes traditionelt med det 'beskidte', 'støjende' og 'hårde' miljø, hvilket betyder, at mange kvinder ikke overvejer at søge en karriere indenfor transportfaget. Det er et problem i forhold til samfundets behov for at gøre brug af en bred vifte af kompetencer og talenter.

Kvindens indtog på arbejdsmarkedet og stigende uddannelsesniveau betyder, at de i stigende grad vil udgøre en vigtig del af arbejdsstyrken i fremtiden. Flere kvinder i sektoren er på den måde både nødvendige for at få nok folk i arbejde og for at udnytte de bedste kompetencer. Det samme kan siges at gælde for andre grupper, f.eks. for etniske minoriteter. Det moderne samfunds udvikling giver med andre ord et behov for at integrere de underrepræsenterede grupper i sektoren. Udfordringen bliver blandt andet at få fat i kvinderne.

At det stereotype billede er fikseret hos både aktører inden for sektoren og uden for, giver en udfordring, når værdierne skal ændres, og kvinderne skal ind i sektoren. Det betyder, at der er et behov for, at komme det ensidige billede af transport til livs, blandt andet ved at være opmærksom på de kønsstereotyper, der indgår i vores transportsektor. Det gælder både for dem, der ansætter og for dem, der er arbejdskolleger.

Et af de steder, indsatser skal rettes mod, er det 'psykiske'

arbejds miljø. Kvinder kan opleve problemer på arbejdet på grund af, at de her udgør en minoritet og kan være udsat for sexistisk eller aggressiv adfærd. Det handler derfor om at skabe plads til alle. Indsatser skal rettes bredt mod at ændre sektorens image både udadtil og indadtil. Det vil sige, at der skal arbejdes med indsatser, der fokuserer på, hvordan andre værdier inkorporeres i virksomheden, og hvordan de implementeres videre og accepteres af dem, der arbejder i feltet.

5.2. Anbefalinger til en ligestillet transportsektor

- At man undersøger, hvorvidt transportsektoren bidrager til diskrimination og ulige magthierarkier inden for sektoren på baggrund af køn.

- Det er vigtigt at udvide mulighederne for mangfoldighed inden for transportsektoren. Forskellighed er et nøgleord, og det indebærer en aktiv indsats, der er målrettet mod at ændre stereotype attituder, kultur og adfærd, både internt og eksternt i transportindustrien. Målet er at udnytte kompetencerne bedre, øge rekrutteringsgrundlaget, skabe plads til nye idéer og perspektiver, forbedre sektorens image og forstå brugerne bedre.

- Mangfoldighed betyder, at man gør sig klart, hvilke betydninger og værdier, der indgår i transportsektoren som arbejdsplads. Oftest forbindes transportsektoren med de karaktertræk, vi tillægger det mandlige, og det betyder, at vi har svært ved at få øje på, at også kvinder

kan være egnede og kvalificerede til at arbejde i sektoren. Det handler derfor om at skabe et mere fleksibelt image og se 'kvalifikationer' mere bredt.

- Når målet er at skabe plads til kvinder i transportsektoren, både i beslutningsorganerne men også i det administrative og praktiske arbejde, er det vigtigt at høre kvinder om deres interesser og behov. Sørg derfor for, at der inddrages kvinder blandt de ansatte på alle planer. På den måde kan man lære af kvinders erfaringer med transport og få disse erfaringer inkorporeret i design. Derudover kan kvinderne også være aktive i uddannelsen af andre kvinder, der uddannes inden for et mandsdomineret felt.

- På baggrund af den information, der indhentes ved kvinders deltagelse, kan man udvikle et mere systematisk mentorsystem, hvor kvinder hjælper andre kvinder frem inden for sektoren. Seminarer og konferencer kan skabe synlighed om jobmuligheder og karrierevalg og arbejde på at styrke kvinders profiler og cv.

- For at tiltrække flere kvinder til branchen er det en god idé at se på mulighederne for at kombinere arbejde med familieliv. Det vil sige at skabe gode muligheder for, at begge køn kan tage forældreorlov, have fleksible arbejdstider, skabe gode muligheder for hjemmearbejdspladser og fokusere mere på resultaterne, end på timerne tilbragt på arbejdspladsen.

- Det er vigtigt, at stillingsannoncerne henvender sig til kvinder på en direkte måde, fordi mange kvinder selv har en idé om, at transportsektoren nok ikke er noget for dem. Prøv f.eks. at ændre sektorens ansigt udadtil ved også at påpege behovet for de 'kvindelige' kompetencer på arbejdspladser, der beskæftiger sig med trafik og transport.

- Der er erfaringer med, at der kan opstå kønskrænkende adfærd og seksuel chikane, når kvinder udgør minoriteten på en mandsdomineret arbejdsplads. En del af arbejdet på større mangfoldighed handler netop om at skabe plads til alle, og det kan blandt andet gøres ved, at man har en klar personalepolitik på området, og at man oplyser og informerer medarbejderne om visionen. Ofte er krænkende adfærd ikke et udtryk for ond vilje, men ganske simpelt et udtryk for uvidenhed.

6. To 'cases'

– inspiration til forandring og handling

6.1. Skåne

I 2001 fik Sverige en ny transportpolitik, der inddrog ligestilling mellem kønnene. Landsstyrelsen i Skåne har sammen med den svenske vejadministration i Skåne indarbejdet strategien om kønsmainstreaming i planlægningen af transportsystemet, og igangsat projekter med det formulerede mål at skabe et ligestillet transportsystem, der imødekommer både kvinder og mænds behov. Indsatsen kræver lige repræsentation i beslutningsprocesserne og administrationen af transportsystemet for derigennem at sikre, at kvinder og mænd får lige indflydelse, og at begge køns værdier får lige stor opmærksomhed. Et af indsatsens mål er derfor at øge antallet af kvinder i arbejdsgrupperne og planlægningsprocesserne. Først og fremmest har Sveriges transportministerium søgt at indhente viden om kvinder og mænds rejsemønstre, behov, interesser, sikkerhed 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 er derefter implementeret i transportdesign og planlægningsprocesser.

Landsstyrelsen og vejadministrationen i Skåne har defineret forskellige delprojekter, som kan beskrives ved:

Synliggørelse

Synliggørelse af den nuværende ligestillingssituation i vejplanlægning, så indsatsen kan rettes mod de ulig-

heder og barrierer, der findes i transportsystemet. Det første delprojekt handler altså om indsamling af viden om de uligheder, der eksisterer i transportsystemet.

Ligestilling i beslutningsprocesser

Mere lighed i planlægningsprocesserne, så kvinders stemmer bliver hørt. Dette delprojekt handler om repræsentativitet og demokratisk involvering af alle grupper.

Konsekvensbeskrivelse

Integration af et socialt perspektiv i den fysiske vejplanlægningsproces og skabelse af en model for social konsekvensbeskrivelse. Dette delprojekt er tænkt som et redskab til at evaluere og synliggøre de sociale konsekvenser for transportsystemets brugere. Derved bliver det muligt at målrette og om nødvendigt omstrukturere indsatsen.

Øget tryghed

En øget indsats, der skal skabe større sikkerhed for kvinder, når de rejser alene. På baggrund af undersøgelser og registrering af såkaldte 'usikre' miljøer i trafikken (f.eks. mørke steder, industrielle områder, øde pladser osv.) har de skabt retningslinjer for, hvordan disse områder skal forbedres mht. sikkerhed. Det sidste delprojekt handler altså om at kaste et blik på transportsystemet ud fra et sikkerheds- og tryghedsperspektiv.

6.2. London

Den kommunale transportsektor i London 'Transport for London' er forbilledlig, når det gælder at kønsmainstream transportsystemet. 'Transport for London' er ansvarlig for hele byens transportsystem, dvs. for metro, busser, sporvogne, taxaer, cykel- og gå-muligheder, flodtransport, større veje osv. På baggrund af et ønske om at effektivisere transportsystemet og skabe en by med plads til alle borgere har 'Transport for London' lavet vidtgående projekter, der skal udmunde i et transportsystem, der giver brugerne bedre personlig sikkerhed, fleksibilitet, større tilgængelighed – også økonomisk. 'Transport for London' har opsat handlingsplaner, hvis mål er at imødekomme flere forskellige behov, og de opsætter flere delmål:

Lige tilgængelighed

For at sikre ligestilling og imødekomme personer med et ringe økonomisk råderum, er der blevet introduceret særlige billetpriser for familier og deltidsarbejdere – hvoraf kvinder udgør et flertal. Disse grupper kan dermed i højere grad se det fordelagtige i at rejse med den offentlige transport i stedet for med bil.

Synliggørelse af barrierer

Det er blevet undersøgt, hvilke barrierer kvinder oplever, når de f.eks. tager bussen med barnevogn. Denne viden er givet videre til buschauffører, ligesom der er blevet taget hensyn til det i bussernes design.

Inddragelse af borgerne

For at indsamle viden om målgruppens behov har 'Transport for London' udviklet nogle konsultationsværktøjer i form af en frivillig sektordatabase, hvor igennem målgrupperne kontaktes. Der er lavet spørgeskemaer, hvor borgerne kan give deres holdning om transportsystemet til kende og frivilligt give informationer om deres sociale kategorier såsom køn (også 'transkøn'), alder, etnicitet, førlighed, religion og seksuel orientering. Derudover er der afholdt seminarer for personer, der arbejder inden for transportsektoren på alle niveauer.

Overvågning og kontrol

'Transport for London' arbejder ud fra et program, der hele tiden skal overvåge og holde fremtidige projekter og mål for øje. Programmet identificerer både de specifikke mål og de barrierer og former for diskrimination, der sker af visse grupper. Der søges på den måde at maksimere de positive resultater og minimere de negative.

Personlig sikkerhed

En særlig indsats i trafikplanlægningen gælder forbedringer af borgernes personlige sikkerhed. Der er især fokus på at skabe sikre rejsevalg for kvinder om natten, bl.a. ved at opfordre dem til at tage offentlige transportmidler på tidspunkter, som de normalt ville undgå at rejse på. Der er indsat mere offentlig transport, så ventetiderne er reduceret, og der er opsat informationstavler, som giver information om de næste rejser og andre sikre rejsevalg. Derudover har indsatsen søgt at skabe en øget følelse

6. To 'cases' fortsat

af sikkerhed ved mere synligt politi i gaderne og overvågning eller oplysning af parkeringspladser og andre mørke steder.

Ligestilling på arbejdspladsen

'Transport for London' har også fokus på transportsektoren, forstået som en arbejdsplads med plads til alle. For at få flere kvinder ind i sektoren har man arbejdet på at skabe gode muligheder for forældreorlov og fleksible arbejdstider, ligesom man har givet garanti for børnepasningsordninger.

Eksemplerne fra England og Sverige viser, hvordan køn kan tænkes ind bredt som temaer i projekter såvel som i beslutningsprocesser, der omhandler transport. Det kan være en god idé at henvise til dele af disse projekter og tiltag, når I diskuterer mulige indsatser i kommunen.

7. Mere information

For mere information om køn og transport, se publikationen *Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies – Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. Koordinationen for Kønsforskning, Københavns Universitet, 2007, eller Transgens hjemmeside:

www.sociology.ku.dk/koordinationen/transgen/

For mere information om kønsmainstreaming, se Lov om ligestilling af kvinder og mænd § 4: "Offentlige myndigheder skal inden for deres område arbejde for ligestilling og indarbejde ligestilling i al planlægning og forvaltning."

Litteratur om kønsmainstreaming:

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

Se også Kommunernes Landsforening, afdeling for Teknik og Miljø, om trafik og veje. www.kl.dk

For mere inspiration fra Skåne og London se:

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.



FIU

KØNSLIGESTILLING

Kan rekvireres ved FIU-Ligestilling
tlf. 33632386 / pih@danskmetal.dk