

**MARGRETE AUKEN (SF)***Folketingets Trafikudvalg*

Jeg har været med i trafikpolitik i mange år. Det er et område jeg brænder for, fordi det er så centralt for samfundet. Trafikken er samfundets kredsløb. Trafikpolitikken i Danmark afspejler det danske samfund.

Der er ikke mange kvinder inden for transportpolitik i Danmark; man har dametoiletterne for sig selv. Hvis der kom flere kvinder med i trafikpolitik, ville de måske opdage, at den måde vores trafiksystem er på, har ændret kvindernes liv dramatisk. De tvinges til konstant at overvåge børnene til de er 6-8 år og det er klart for farligt for børn selv at klare deres mobilitet. Da jeg var barn legede jeg selv fra jeg var 2 år og da jeg blev 5 år fik jeg en cykel så jeg selv kunne klare min automobilitet.

Trafiksystemet er en voldsom belastning for kvinderne. Det er dem, der skal klare logistikken vedrørende at hente og bringe. De har også ansvaret for den konstante overvågning af børnene. Kvindernes arbejde bliver dertil en nødvendighed for at skaffe penge til daginstitutioner (det er synd for børnene, hvis de skal være spærret inde i en lejlighed eller et parcelhus uden andre børn) og også gerne for at få råd til en bil, så de kan sikre børnenes og deres egen mobilitet. Vi har brug for kvinder i trafikpolitik, der kan slå for en ændring i det danske trafikmønster. Der er brug for kvinder, der kan slå for at børnene (og de gamle som ofte også er kvindernes ansvar) kan komme til at cykle selv og dermed klare deres egen mobilitet.

En ny tilrettelæggelse af trafiksystemet skal tænkes ind i byplanlægning på en måde, så mere af gadearealet friholdes til kollektiv trafik og cykler. Der er brug for en anden form for mobilitet end den, vi har i dag. Det er nødvendigt at gøre op med den tanke, at mere asfalt fører til fremskridt. Vi har set det i Nordjylland. Flere eller bedre veje er ikke tilstrækkeligt til at sikre udvik-

ling i en landsdel, hvis ikke udviklingen er der i forvejen.

Jeg har nogle visioner om 'den cyklende by' og en by med veludviklet kollektiv trafik. Der skal naturligvis være tilgængelighed for biler, men alle der bare skal flyttes fra et sted til et andet, skal tage de offentlige transportmidler. Ændringen i trafiksystemet sker ikke alene ved, at der kommer flere kvinder ind i trafikpolitik. De kvinder, der kommer, skal bruge hovedet og stemmen. Men kvinder, der kæfter op, risikerer at blive til grin i det mandemiljø som trafikpolitik er. Det er til at bære, men det bliver lettere, hvis vi bliver flere.

**PETTER NÆSS***Professor i byplanlægning, Aalborg Universitet***HVILKE SAMMENHÆNGE SER DU  
MELLEM TRANSPORTPOLITIK OG  
LIGESTILLINGSPOLITIK?**

En række transportvaneundersøgelser har vist, at mænd rejser mere med privatbil og fly end kvinder, mens kvinder er hyppigere brugere af cykel, gåben, bus og tog. Mænd rejser også gennemsnitligt længere i dagligdagen, og tager hyppigere på lange forretningsrejser. Disse forskelle er godt nok ved at blive mindre, blandt andet som et resultat af at flere husstande har fået to biler, men de er fortsat til stede.

Man kan sige, at kønsforskellene i transporten i stor grad afspejler kønsforskelle på arbejdsmarkedet og i familien, og at det uden disse indgroede mønstre ikke ville have haft så store kønsmæssige konsekvenser, hvilken transportpolitik man førte. Fortsat er det kvinderne, som oftest har ansvaret for opgaver som at bringe og hente børn til og fra børneinstitution eller skole, og fortsat er der flere mænd, der har specialiserede og karriereorienterede jobs – og de mest specialiserede og transportkrævende fri-