

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-

tidsaktiviteter. En stor del af mændene har overarbejde, mens en tilsvarende del af kvinderne har reduceret arbejdstid. Dels på grund af kønsrollemønstre på arbejdsmarkedet, og dels på grund af kønsrollebetingede prioriteringer indenfor den enkelte husstand med hensyn til, hvem, der må disponere over familiens bil, er kvinders valg af potentielle arbejdspladser oftere end mænds koncentreret til dem, der findes inden for en moderat afstand fra boligen. I mange husstande med én bil er det fortsat farmand, der har førsteret til at bruge den.

Med den nuværende opgavefordeling på arbejdsmarkedet og i hjemmet har de transportpolitiske prioriteringer nogle konsekvenser, der i forskellig grad rammer kvinder og mænd. Foruden de formelle og praktiske opgavefordelinger har mænd vel også oftere end kvinder en fascination for hurtige køretøjer og stærk fart. Bilen opfattes af nogle som et maskulint symbol. Fordelingen af penge med milliarder til motorvejsudbygning og langt færre midler til trafikikkerhed fortæller også noget om, hvilke kulturelle værdier der vejer tungest i transportpolitikken. Disse værdier er ikke kønsneutrale.

Ved at føre en transportpolitik, som reelt prioriterer vækst i bilismen og flytrafikken, samt en byplanlægning, som har bidraget til at skabe større afstande mellem de daglige rejsemål, er kvinderne blevet dels presset og dels tilskyndet til at adoptere mændenes transportmønstre. Der er blevet en større ligestilling, men ikke på kvindernes præmisser – og heller ikke på miljøets. Bilen og flyet forurener meget, toget og bussen kun lidt, og cyklen slet ikke.

HVORFOR TROR DU, AT KØNS- OG LIGESTILLINGSDEBATTEN ENDNU IKKE HAR BREDT SIG TIL TRANSPORT-OMRÅDET?

For mig at se har køns- og ligestillingsdebatten i Danmark de sidste mange år kørt på et lavblus. Der er sket et "backlash" ef-

ter halvferdernes og firsernes aktivisme. Transportområdet er måske et felt, hvor denne debat i særlig grad er fraværende. Det kan blandt andet komme af, at diskursen på dette område domineres af professioner, hvor mænd er i klart flertal: Vejingeniører, trafikplanlæggere, anlægsentreprenører, vognmænd, bilforhandlere, bilorganisationer og trafikselskaber; også blandt transportforskerne er kvinderne i mindretal. Efter regeringen skilte sig af med Transportrådet, er mulighederne for at få penge til kønsrelateret forskning på dette område vel også ret ringe.

Der har dog været nogle forsøg i Norden på at sætte kønsspørgsmål på den transportpolitiske dagsorden. I 1987 udgav fem norske kvindelige forskere og en journalist hæftet "Ligestilling i samferdsel", med støtte fra Transportministeriet. En af disse forskere, Randi Johanne Hjorthol, forsvarede elleve år senere en doktorafhandling om kvinders og mænds daglige rejser. De få forskningsmæssige bidrag har dog ikke formået at trænge igennem i den offentlige debat eller de politiske prioriteringer. Her i Danmark har ingen transportforskere for alvor fordybet sig i kønsproblematikken, så vidt jeg ved.

HVILKE VISIONER HAR DU FOR FREMTIDENS TRANSPORTFORSKNING I RELATION TIL KØN OG LIGESTILLING?

I det nævnte hæfte om ligestilling i transporten diskuterede forfatterne to forskellige modeller for udviklingen af fremtidens bysamfund: Den "maskuline" og den "feminine" by. Den "maskuline" model baserede sig på, at kvinderne adopterede mændenes mobilitet, og at vejnettet og byplanlægningen blev tilpasset en stadigt stigende bilisme. Den "feminine" model indebar, at mændene, gennem opmuntring og tvang, i stigende grad overtog kvindernes transportmønstre, med kortere ture og større brug af gåben, cykel og kollektive transportmidler. Og i stedet for en spredning af

boliger, arbejdspladser og service til byens yderområder, indebar denne model en byfortætning hvor afstandene mellem dagligdagens rejsemål blev mindre.

I diskussionen om bæredygtig byudvikling er de transportmæssige konsekvenser af arealanvendelse og investeringer i trafik anlæg ofte blevet set på som et “drengetema”, måske fordi så mange af analyserne på dette felt har været præget af trafikingeniørernes talknuseri. Dagens kvindelige utopier om bæredygtige byer drejer sig ofte om små lokalsamfund i grønne omgivelser, med lokal fødevarerproduktion og lokal balance mellem boliger og arbejdspladser. “Gemeinschaft” og livsverden fokuseres frem for “gesellschaft” og systemverden. De transportmæssige konsekvenser af en sådan model – hvis beboerne også skal kunne benytte faciliteter, som ikke findes i det lille økosamfund – bliver imidlertid sjældent inddraget. 1980’ernes forsøg på at åbne ligestillingsdebatten på transportområdet var sådan set forud for sin tid, idet den ene af de to bymodeller fremhævede nærhed mellem byens funktioner som en strategi, hvor man slipper for at vælge mellem høj bilafhængighed eller indsnævrede valgmuligheder.

Jeg kunne ønske mig, at kønsaspekterne ved transportpolitik generelt, og ved byudvikling og transportinfrastruktur-udbygning specielt, blev et forskningstema i Danmark. Jeg ønsker mig både en bedre belysning af de ligestillingsmæssige konsekvenser af de forskellige transportpolitiske og byudviklingsmæssige løsninger, og af de to køns indflydelse i planlægnings- og beslutningsprocesserne på dette område. Desuden ønsker jeg mig en kobling af kønspektiverne til et miljøperspektiv og et klasseperspektiv: Hvilke måder at opnå ligestilling mellem kønnene på, er forenelige med en miljømæssigt bæredygtig transportpolitik, og hvordan slår forskellige ligestillingsstrategier på transportområdet ud blandt befolkningsgrupper med forskellig placering i den sociale lagdeling?

SONJA MIKKELSEN (S)

fbv. Trafikminister

HVILKE SAMMENHÆNGE SER DU MELLEM TRANSPORTPOLITIK OG LIGESTILLINGSPOLITIK?

Trafikpolitikken er et spejl af, hvem der har indflydelse inden for trafikområdet. Ser man på perioden fra 2. verdenskrig og frem til i dag, har trafikministeren overvejende været en midaldrende eller ældre mand. Det afspejler blandt andet, at de råd og nævn, hvorfra trafikministeren rekrutteres, helt overvejende består af mænd. Da jeg var trafikminister, lavede jeg en lille opgørelse, der viste skævheden mellem mænd og kvinder inden for transportområdet. Der er ca. 300 pladser i de relevante råd og nævn. Opgørelsen viste, at kun ca. 10% af disse pladser var besat af en kvinde og hovedparten af disse kvinder sad i råd og nævn, der vedrørte kollektiv trafik. Trafikpolitikken i Danmark afspejler således en situation, hvor såvel de besluttende og udførende organer inden for trafikpolitikområdet varetages af midaldrende eller ældre mænd. Når denne situation holdes sammen med den viden, vi i dag har om forskellige befolkningsgruppers valg af transportmiddel bliver det endnu tydeligere, at transportpolitikken afspejler, hvem der har indflydelse på området. Midaldrende mænd kører overvejende i personbil. Midaldrende kvinder kører i stor udstrækning i personbil som passager. Yngre mænd kører i personbil eller på cykel mens yngre kvinder og børn kører i bus eller på cykel. Det har stor betydning for trafikpolitikken, hvilke personer der er centralt placeret inden for transportområdet, idet deres prioriteringer har betydning for, hvilken transportpolitik man fremmer. Hovedparten af dem der benytter den kollektive trafik, har ikke indflydelse på den samlede trafikpolitiske prioritering. Jeg mener, at der er en direkte sammenhæng mellem på den ene side midaldrende mandlige beslutningstagere, midaldrende mandlige bilister, motorvejsinvesteringer og relativt faldende