

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)

fv. 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

priser på at køre i bil og på den anden side kvinder og børn i den kollektive trafik og på cykel, de nedslidte baner og de store prisstigninger på den kollektive trafik. Her til kommer, at der i mediesammenhæng eksisterer en trafikjournalisternes klub. En hurtig undersøgelse ville vise, at der her ligeledes er tale om midaldrende eller ældre mænd – i hvert fald mænd der kører i bil.

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

En væsentlig grund til at køns- og ligestillingsdebatten endnu ikke har bredt sig til transportområdet er, at der stort set ingen kvinder er tilstede i de trafikpolitiske relevante udvalg, råd og nævn. I den tid jeg var minister, lykkedes det mig at få udnævnt et par kvinder til centrale poster, men der er stadig meget få. Konsekvensen er, at det er vanskeligt for kvinderne at få mulighed for at blandt sig. Men det kan selvfølgelig også skyldes manglende lyst til eller interesse for trafikområdet. Trafikudvalget fx er et eftertragtet udvalg, hvor det er vanskeligt at komme ind. Partierne har i de senere år været opmærksomme på at få kvinder med i trafikudvalget, men der er stadig få. Jeg mener, at der er behov for at få flere kvinder med i trafikpolitik blandt andet for at få trafikpolitikken mere balanceret i forhold til det transportbehov, der er i dag. Det er ikke muligt for alle frit at vælge transportmiddel. Nogle har ikke mulighed for at skaffe sig adgang til en bil, enten fordi de ikke har kørekort eller fordi det er for dyrt.

Der er brug for en balance mellem de forskellige transportmidler, så der ikke kun tages hensyn til dem, der kører i bil, men også til dem, der skal med offentlige transportmidler.

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

Min vision er, at der i større udstrækning tages ligeværdigt hensyn til transportbehov inden for forskellige grupper i befolkningen. Det er nødvendigt at tage højde for de økonomiske omkostninger, men det har vist sig vanskeligt at fastsætte den reelle pris for et transportmiddel. I den forbindelse er det centralt at være opmærksom på, hvem det er, der laver regnereglerne, hvem der opstiller betingelserne etc. Miljøet er naturligvis også et centralt element at inddrage i trafikpolitik. Jeg har et ønske om, at der i fremtiden kommer mere forskning med henblik på at afdække sammenhænge mellem forskellige transportformer og transportbehov, der kan danne basis for forslag til løsning af fremtidens transportproblemer på en måde, der sikrer en bedre balance mellem forskellige transportformer samt transportbehov i forskellige befolkningsgrupper. Jeg har et ønske om, at transportforskningen tænkes sammen, så der ikke fokuseres snævert på enkeltstående aspekter som fx biltrafik på vej, men i stedet tænkes på helhedsløsninger. Beslutningen om at etablere Danmarks TransportForskning var blandt andet et forsøg på at skabe mere helhed og dermed et bedre grundlag for en for hele befolkningen relevant prioritering.