

Samgöngur og jafnrétti

Kynbundinn munur í notkun samgöngukerfisins

Lilja G. Karlsdóttir, Ásta Þorleifsdóttir

Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar og Framkvæmdasjóður jafnréttismála styrktu vorið 2017 gerð verkefni sem snýr að greiningu á stöðu kvenna innan samgöngugeirans og byggir á lögum nr. 10/2008 um um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla. Afhent var áfangaskýrsla verkefnisins til Rannsóknarsjóðs Vegagerðarinnar í apríl 2018. Skýrslan inniheldur greiningu á kynjahlutfalli innan opinberra stofnana, ráða og nefnda sem sinna samgöngumálum. Ennfremur voru skoðaðir afmarkaðir þættir samgönguáætlunar og aðgengis að samgöngukerfinu með tilliti til jafnréttis.

Hefðbundnar samgönguáætlanir, skipulag og umferðarlíkön taka almennt ekki tillit til mismunandi ferðamynsturs karla og kvenna. Erlendar rannsóknar sýna hins vegar að konur og karlar nota samgöngur ekki eins, kynin eru með ólík ferðamynstur og mismunandi þættir hefta ferðamöguleika. Umtalsverður kynjamunur er á vali á ferðamáta, tilgangi ferða, tíðni ferða og vegalengd ferða. Þessi munur stafar af um margt ólíku félagslegu og efnahagslegu hlutverki kynjanna t.d varðandi ábyrgð á heimilisstörfum og barnauppeldi, sem og búsetu, stéttastöðu og launamun. Það eru einungis um tíu ár frá því fyrst voru gerðar greiningar á kynjaáhrifum forgangsröðunar samgönguverkefna erlendis. Slík áhrif hafa ekki verið rannsökuð rannsakað hérlendis og þar af leiðandi erfitt að meta hvort að við áætlanagerð og forgangsröðun verkefna sé fyrst og fremst tekið mið af ferðamynstrum og þörfum karla. Á sama tíma er ljóst að nánast allar ákvarðanir um samgönguverkefni hafa verið teknar af körlum.

- Frá stofnun samgönguráðuneytis árið 1959 hafa 19 ráðherrar sinnt samgöngumálum, 17 karlar og 2 konur. Alls eru þetta 59 ár, þar af hafa karlar verið ráðherrar í 55 ár en konur í 4 ár.
- Allir vegamálastjórar hafa verið karlar, yfirstjórn Vegagerðarinnar samanstendur eingöngu af körlum og í framkvæmdastjórn Vegagerðarinnar eru eingöngu karlar. 84% starfsmanna Vegagerðarinnar eru karlar og 16% konur.
- Allir sem sinnt hafa starfi siglingamálastjóra og flugmálastjóra hafa verið karlar.
- Ein kona hefur sinnt starfi forstjóra Umferðarstofu frá 2011-2013.
- Báðir forstjórar Samgöngustofu eru karlar, 58% starfsmanna Samgöngustofu eru karlar og 42% konur. Langflestar konurnar eru í hefðbundnari kvennastörfum td. þjónustufulltrúar og í bókhaldi.
- Starfsfólk Isavia er 68% karlar og 32% konur. 79% stjórnenda Isavia eru karlar, þ.m.t. forstjórinn en 21% stjórnenda eru konur.
- Í ráðum og nefndum ríkisins sem hafa með samgöngumál að gera eru 65% karlar og 35% konur
- Samgönguráð sem hefur ákvörðunarvald varðandi samgönguáætlun hefur í gegnum tíðina nær undantekningalaust eingöngu verið skipað körlum. Þess ber að geta að síðustu tveir pólitískt skipaðir formenn samgönguráðs hafa verið konur.

Á síðustu árum hafa verið unnin nokkur rannsóknaverkefni í samgöngum sem hafa gefið sterkar vísbendingar um að kynbundinn munur sé á notkun samgöngukerfisins á Íslandi. Þessar rannsóknir hafa hins vegar ekki haft það að markmiði sem slíkt að skoða kynjamun. Í þessu verkefni var farið yfir þessar fyrirliggjandi rannsóknir og gögn og þau skoðuð með tilliti til þess hvort kynjamunur væri til staðar. Ennfremur var bifreiðaeign landsmanna, sem vísbending um aðgengi og hreyfanleika skoðuð með tilliti til kynjahlutfalla. Það er skemmst

frá því að segja að allar rannsóknir og gögn sem skoðuð voru í þessu verkefni sýndu afgerandi mun á milli kynjanna.

Innanlandsflug: Í rannsóknum vegna Félagshagfræðilegrar greiningar á framtíð innanlandsflugs (2014) kom í ljós umtalsverður kynjamunur á notkun flugsins. Mikill kynjamunur var á tilgangi flugferða og því hver greiddi fyrir flugið þar sem að farmiðar keyptir af fyrirtækjum voru í 80% tilvika keyptir fyrir karla en aðeins 20% fyrir konur.

Rannsóknir og greining á ferðamynstri og vinnusóknarsvæðum. Hugtakið vinnusóknarsvæði er töluvert notað í áætlanagerð ríkis og sveitarfélaga og merkir svæði eða vegalengd sem fólk er tilbúið til að ferðast daglega til að sækja vinnu eða skóla. Á árunum 2015, 2016 og 2017 voru unnar fimm slíkar rannsóknir; á Austurlandi, á Akureyri og Húsavík, norðanverðum Vestfjörðum, í nágrannasveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins (Akranes, Hveragerði og Selfoss) og á höfuðborgarsvæðinu. Verkefnin voru styrkt af Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar og Byggðarannsóknarsjóði og snérust um það að kanna ferðamynstur fólks þ.e. hversu langt og hvernig fólk ferðast til og frá vinnu. Fólk var sömuleiðs spurt bakgrunnsspurninga um kyn, aldur, ferðamáta og skoðanir á vegakerfinu og út frá þeim gögnum var reynt að skilgreina vinnusóknarsvæði. Niðurstöður þessara verkefna sýndu skýrt að fólk er almennt ekki viljugt til að ferðast lengur en 30 mín til og frá vinnu daglega og jafnframt að æskilegast þætti fólki að vinnustaður væri í innan við 10 mín fjarlægð frá heimili. Niðurstöður sýndu einnig skýran mun í svörum karla og kvenna um val á ferðamáta og ferðavilja. Konur virðast almennt ferðast styttri vegalengdir sem er sama mynstur og sést í rannsóknum erlendis en þar sýna niðurstöður engu að síður að heildarvegalengdin sem konur og karlar ferðast er svipuð en konur fara bara fleiri og styttri ferðir, í fjölbreyttari tilgangi (5,6)

Upplýsingar úr ökutækjaskrá sýna að aðeins um 1/3 bifreiða er skráður á konur, 2/3 á karla. Einnig er verulegur kynjamunur á þyngd bifreiða sem þarft er að skoða nánar, þ.e. að körlum fjölgar þegar bifreiðar þyngjast og losun gróðurhúsalofttegunda eykst.

Í doktorsritgerð Gyðu Margrétar Pétursdóttur(1) í kynjafræði kemur fram hugtakið „áru jafnréttis“, sem það ástand sem fólk upplifir í bestu samræmi við ákjósanlegt ástand, t.d. jöfn verkaskipting kynjanna. Innan áru jafnréttis er lagalegt jafnrétti þannig lagt að jöfnu við raunverulegt jafnrétti. Við nánari eftirgrennslan kemur hins vegar oft í ljós að raunin er allt önnur. Í fjölmiðlarannsóknum hefur það endurtekið komið í ljós að upplifun fólks af kynjahlutfall eins og það birtist á skjánum/í útvarpi/ritmiðlum, er að um jafna skiptingu sé að ræða, því þannig ætti það að vera, þegar raunin er önnur og nákvæmar talningar sýna að hlutföllin eru og hafa verið í fjöldamörg á 30/70, körlum í vil. (2)

Það má segja að skýrsluhöfundar hafi verið undir „áru jafnréttis“ við upphaf verkefnavinnunar og talið að í raun væri fullt jafnrétti í ákvarðanatöku og notkun samgöngukerfisins, greiningin sem slík væri því fyrst og fremst til að uppfylla lagalega skyldu en jafnframt draga fram grunn fyrir kenningar um kynbundin mun við val á farartækjum og vinnusókn. Þær niðurstöður sem kynntar verða sýna hins vegar svo ekki verður um villst að það er umtalsverður kynjamunur í samgöngum; áætlunum, ákvörðunum og aðgengi.

Með áhugaverðari niðurstöðum verkefnisins var kynjahlutfall á eignarhaldi bifreiða þar sem að konur eru skráðar fyrir 37% fólksbíla en karlar 63%. Konur á landsbyggðinni eru síður skráðir eigendur eða í um 30% tilfella á meðan konur á höfuðborgarsvæðinu eru skráðar fyrir um 40%. Þar sem eignarhald farartækja segir í raun lítið til um notkun farartækisins þar sem konur nota t.d oft bíla sem skráðir eru á eiginmenn, þá var ákveðið að skoða einnig bifreiðaeign út frá hjúskaparstöðu, þar sem áhugavert var að sjá niðurstöður fyrir einstæða bifreiðaeigendur, það er fólk sem ekki er gift eða í sambúð.

Beinn fjöldi einstæðra bifreiðaeiganda eru 29.104 konur en 62.184 einstæðir karlar. Þá vaknaði upp sú spurning hvort að heildarfjöldi einstæðra karla á landinu væri mögulega meiri en einstæðra kvenna. Samkvæmt upplýsingum Hagstofu fyrir 1.jan 2018 er því þó einmitt öfugt farið, heildarfjöldi einstæðra kvenna er meiri en einstæðra karla. Konurnar eru 57.932 en karlarnir 56.942. Þannig eru 5.200 fleiri einstæðir karlar skráðir fyrir bifreið en finnast á landinu, sem skýrist væntanlega af því að margir karlar eru skráðir fyrir meira en einni bifreið. Með nokkuð mikilli einföldun má segja að hver einasti einstæði karl á landinu sé skráður fyrir 1,1 bifreið en hver einasta einstæða kona einungis hálfri bifreið.

Það sem er því áhugaverðast og jafnvel sláandi er að 29.000 einstæðar konur eru ekki skráðar fyrir neinni bifreið, stóra spurningin er því hvernig þessar konur ferðast? Nota þær aðra ferðamáta eins og almenningssamgöngur, hjól og ganga? Erlendis hefur verið sýnt fram á að konur noti almenningssamgöngur í mun meiri mæli en karlar, ekki eru vísbendingar um slíkt hérlendis? Fá þær far hjá fjölskyldu eða vini? Getur verið að launamunur kynjanna og léleg fjárhagsstaða útskýri að einhverju leiti þennan mikla mun á bifreiðaeign milli kynjanna? Hér má aftur vísa í vinnusóknarsvæðisgreiningar þar sem konur virðast almennt búa nær vinnustað en karlar og því má spyrja; hver eru áhrif þessa á hreyfanleika og aðgengi kvenna að vinnumarkaði?

Fleiri áleitnar spurningar hafa vaknað við úrvinnslu verkefnisins eins og t.d afhverju karlmenn virðast vera stórnotendur vegakerfisins út á landi en ekki konur? Afhverju starfa mikið færri konur í samgöngugeiranum? Er það út af því að konur hafa ekki áhuga á samgöngumálum eða er það þjóðfélagið sem hefur áhrif þar á? Ennfremur er það umhugsunarefni að frá því að nútímasamgöngur hófust á Íslandi hafa nánast allar ákvarðanir um stefnu og framkvæmdir verið teknar af körlum.

Áhugavert væri því að rannsaka nánar hvort að fjármagn sem veitt hefur verið í samgönguinnviði hérlendis á síðustu áratugum taki nógu mikið tillit til sjónarmiða og reynsluheims kvenna. Það er til dæmis hægt að ímynda sér tilfelli þar sem úrbætur í samgöngumálum stytta vegalengdir milli byggðarkjarna og eru þannig notaðar sem rök til að styrkja byggðarkjarnanna. Á sama tíma gæti samgöngubótin einnig verið notuð til að réttlæta sameiningu skóla í byggðarkjörnunum sem leiðir til þess að börn úr einum byggðarkjarna þurfa að ferðast mun lengra en áður. Það aftur leiðir af sér óánægju hjá konum í fjölskyldum barnanna sem getur aftur leitt af sér að fjölskyldur flytjast á brott. Þannig er samgöngubótin sem átti að styrkja byggðarkjarnann óbeint búin að leiða af sér hið gagnstæða.