

Klimaretfærdighed, køn og transport



Transport eller mobilitet er et kritisk aspekt af det moderne samfund, der fremmer økonomiske aktiviteter, sociale interaktioner og adgang til essentielle ydelser. Det har dog betydelige miljømæssige omkostninger, idet den globale transportsektor bidrager med ca. 24 % af CO₂-udledningen. Dette briefingpapier belyser forskellige dimensioner af transport, samt eksempler på kønsretfærdighed i transportsektoren, kønsbalancer og kønsblinde pletter i europæiske politikker.

Omkring en fjerdedel af CO₂-udledningen stammer fra transportsektoren, og sektorens bidrag er steget støt med omkring 1,7 % om året siden 1990, hvilket understreger, at det haster med implementeringen af bæredygtige løsninger. På trods af indsatsen for at begrænse udledningen er transportsektoren fortsat stærkt afhængig af olieprodukter, som står for næsten 91 % af dens energiforbrug. Mens vejtransport er den primære bidragsyder til CO₂-udledning indenfor sektoren, spiller andre transportformer som f.eks. fragtskibe og luftfart også en væsentlig rolle i klimaforandringerne.

Den globale transport af olie og andre varer spiller en central rolle i kapitalismen og globaliseringen og er direkte forbundet med udnyttelsen af naturressourcer og arbejdskraft. Systemet er præget af ulige udvekslingsdynamikker og hierarkiske arbejdsordninger, som ofte afspejler racemæssige og kønsmæssige skævheder. Det understøttes af globale handelspolitikker, hvor EU sigter mod at gøre det muligt for europæiske virksomheder at flytte deres investeringer hvor som helst hen i verden og eksportere til en række sektorer for at øge den frie bevægelse af varer og tjenesteydelser. For eksempel har EU's landbrugssubsidier og handelspolitikker fremmet eksporten af landbrugsprodukter af lavere kvalitet og til billigere priser til lande i det globale syd, hvilket udkonkurrerer lokale subsistensbønder, der ofte er kvinder, samtidig med at det bidrager til øget CO₂ udledning gennem transport.

Ifølge Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) udgør kvinder ca. 17 % af den globale arbejdsstyrke inden for transport, hvoraf kun 1-2 % arbejder inden for søfart. Europa-Kommissionen rapporterer, at kvinder udgør 22 % af arbejdsstyrken inden for transport i EU.

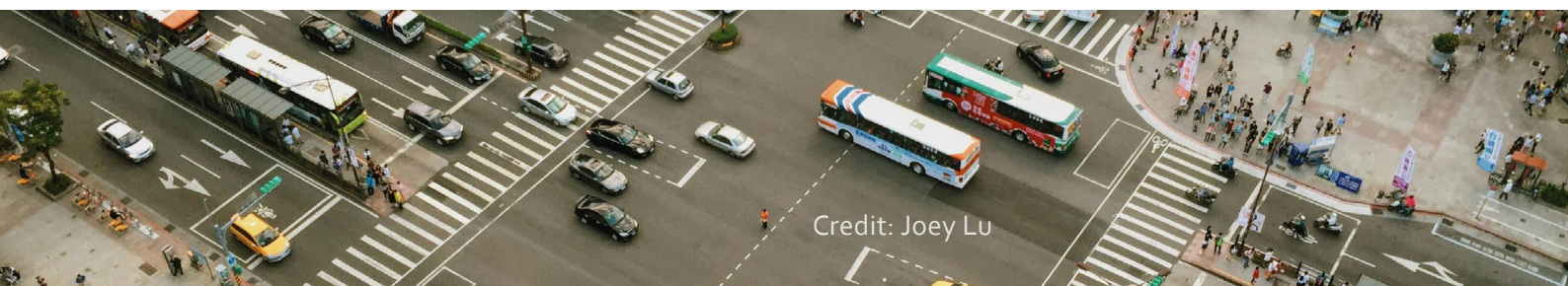
At øge kvinders repræsentation i transportsektorens politikformulering er afgørende for at imødekomme kvinders mobilitetsbehov. Derfor skal der gøres en stor indsats for at indføre en systematisk kønsanalyse i alle planlægnings- og udviklingsprocesser inden for transport.

Når det gælder brugen af transport, viser forskning, at der er betydelige forskelle i mobilitetsmønstre mellem kvinder og mænd (der er meget begrænsede data om mobilitetsmønstre med krydsninger, der tilhører LGBTIQ-grupper).

Vejtrafik: Høj forurening og stor ulighed mellem kønnene

Mænds individuelle mobilitetsmønstre er knyttet til motoriseret trafik - mænd udgør størstedelen af bilister og motorcyklister. I modsætning hertil udgør kvinder flertallet af brugere af offentlig transport (i byerne), og de er i højere grad end mænd afhængige af at gå. I det globale syd har mange kvinder ikke råd til noget transportmiddel på grund af deres økonomiske situation, deres rolle som omsorgspersoner og sikkerhedsproblemer. Tilgængelighed er en anden bekymring, f.eks. for kvinder med børn, ældre eller personer med handicap, mens personlig sikkerhed i forbindelse med transport også ofte er en bekymring for LGBTIQ+-personer. At forstå disse (Intersektionelle) kønnede dynamikker sammen med de bredere miljøpåvirkninger af transport er afgørende for at udvikle effektive politikker og initiativer til at afbøde klimaforandringer og fremme lige adgang til transportressourcer.

Vejtrafikken er den primære bidragsyder til CO₂-udledningen i transportsektoren. Da mænd overvejende bruger biler og motorcykler, resulterer deres rejsemønstre i højere energiforbrug og CO₂-udledning sammenlignet med kvinder. Forskning i Europa viser, at kvinder udviser større miljøbevidsthed, især hvad angår brug af biler. Ud fra et klimaretfærdighedssynspunkt er det bydende nødvendigt at reducere vejtransporten. Mens fjerntliggende landområder i det globale syd kan drage fordel af forbedrede vejforbindelser (f.eks. bedre adgang for piger og kvinder til uddannelse, sundhedstjenester eller til afsætning af landbrugsprodukter), er byplanlæggere i



Credit: Joey Lu

det globale nord fortalere for tættere bebyggelser for at reducere transportbehovet. At koncentrere bosætning i landsbyer og byer understøtter kollektive transportløsninger og fremmer muligheden for transport til føds, hvilket er til gavn for kvinder og personer med omsorgsansvar.

Kvinder og transport: Fra ulønnet omsorgsarbejde til sikkerhedsbekymringer

På verdensplan står kvinder for tre fjerdedele af det ulønnede omsorgsarbejde, hvilket fører til mere komplekse rejsemønstre for kvinder sammenlignet med mænd. Kvinder foretager ofte kortere ture, men med flere opgaver, som f.eks. at køre børn i skole, mens de løber ærinder eller hjælper familiemedlemmer med nedsat mobilitet. Men de eksisterende transportnetværk imødekommer primært pendlernes behov og overser kvinders behov for flere ture uden for myldretiden. Desuden har bekymringer om personlig sikkerhed stor indflydelse på kvinders mobilitetsvalg. Frygt for sexchikane og overfald får kvinder til at prioritere mere sikre transportmuligheder, selv om de er mere tidskrævende. Det forværrer tidspresset og "tidsfattigdommen" for kvinder med ulønnet omsorgsansvar.

Der er markante kønsforskelle i brugen af cykler og nye fælles mobilitetsmuligheder i Europa. Forskning viser, at mænd cykler betydeligt mere end kvinder, og at kvinders mindre brug af cykler i høj grad tilskrives bekymringer om trafiksikkerhed. På samme måde har mænd en tendens til at bruge nye mobilitetstjenester som e-scootere og delebiler mere end kvinder. Barrierer for kvinders brug af disse tjenester omfatter bekymringer om sikkerhed (f.eks. at dele køretøjer med fremmede), tilgængelighed, kompleksitet (f.eks. besværlige registreringsprocesser), omkostninger og begrænset mulighed for transport af børn og bagage. Delecycler og e-scootere er ofte uegnede til at transportere børn, ekstra passagerer, klapvogne, bagage eller indkøbsposer. Desuden synes designet af disse tjenester ofte at være maskulint orienteret, hvor faktorer som vægten af

cykler eller e-scootere udgør udfordringer for kvinder i forhold til manøvredygtighed.

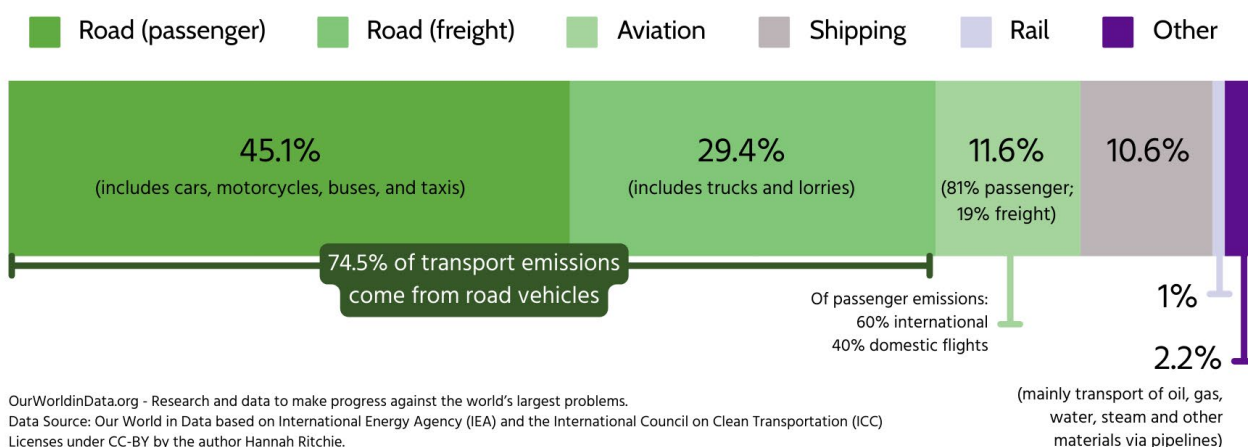
Mangel på intersektionelle overvejelser i den europæiske grønne aftale

Den europæiske grønne pagt har til formål at reducere nettoudledningen af drivhusgasser med mindst 55 % inden 2030, og "strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet" (SSMS) er en vigtig komponent. Mens strategien anerkender kønsbestemte beskæftigelseskløfter, mangler den forslag til at integrere ligestilling mellem kønnene i mobilitets- og transportpolitikker og undlader at tage fat på sikkerhedsproblemer for sårbare personer, der bruger kollektiv transport eller arbejder i transportindustrien. Desuden hævder kritikere, at aftalen i for høj grad prioriterer individuel mobilitet ved at fremme elbiler frem for kollektiv transport. Denne tilgang forværrer miljøskader på grund af øget efterspørgsel efter råmaterialer som mineraler og sjældne jordarter til elektronisk udstyr og batterier. Strategiens vægt på mænds og middelklassens mobilitetsmønstre og neokolonial ekstraktivisme fastholder yderligere uligheder og miljøforringelser.

Jernbaner spiller en vigtig rolle i både gods- og passagertransport over længere afstande og bidrager kun med 1 % til udledningen af drivhusgasser inden for transportsektoren, hvilket gør dem meget bæredygtige. På trods af dette står mange lande over for udfordringer med at vedligeholde og forbedre jernbaneinfrastrukturen på grund af de seneste årtiers prioritering af vejtransport og luftfart. Det er også vigtigt at bemærke, at jernbane-transport har en lavere kønsforskel i brugen sammenlignet med alle andre transportformer. Ikke desto mindre udgør de vedvarende prisforskelle en betydelig barriere for tilgængelighed, især for kvinder og marginaliserede grupper. Prioritering af investeringer og politiske initiativer, der styrker jernbaneinfrastrukturen og samtidig fjerner skadelige subsidier eller skattefritagelser af f.eks. a flybrændstof er nøglen til at opbygge bæredygtig transport.

Global CO2 emissions from transport

This is based on global transport emissions in 2018, which totalled 8 billion tonnes CO2. Transport accounts for 24% of CO2 emissions from energy.



Anbefalinger

- ⇒ EU og medlemsstaterne bør prioritere bæredygtige og retfærdige kollektive transportmuligheder, der tilgodeser kvinders og andre underservicerede gruppers forskellige behov ved at integrere en kønsresponsiv tilgang udformningen af politikken.
- ⇒ Politikere og beslutningstagere på både regeringsniveau og i den private sektor bør arbejde for at øge kvinders repræsentation i transport- og mobilitetssektoren og samtidig øge kvinders og omsorgspersoners meningsfulde deltagelse i udviklingen af klima- og transportpolitik.
- ⇒ EU og medlemslandene bør omdirigere offentlige investeringer og tilskud fra miljøskadelig transportinfrastruktur til renere kollektive mobilitetsløsninger.
- ⇒ Regeringerne bør fremme bæredygtigt forbrug baseret på makroøkonomiske politikker, der fremmer genbrug af materialer og mindsker den overdrevne globale transport af varer og olie. En del af disse politikker er handelspolitikker baseret på menneskerettigheder, miljøstandarder og feministisk social retfærdighed. EU og medlemsstaterne bør sikre rimelige løn- og arbejdsvilkår samt strenge miljøstandarder for at fremme mere bæredygtige produktions-, transport- og forbrugscyklusser.



Credit: UN-Habitat, Cairo

Kvinders erfaringer med Cairos offentlige transportsystem

“Undersøgelserne peger på en række udfordringer for kvinder, herunder uregelmæssig service, overbelægning og konstant risiko for sexchikane. Deltagerne opfordrede til at udvide udbuddet af offentlige transportmidler for at afhjælpe overbelægning og forbedre pålideligheden. Der er brug for klagesystemer for at sikre, at gerningsmændene bliver stillet for retten. Sikre, universelt tilgængelige fortove med tilstrækkelig belysning og butiksfacader, der giver en ‘øje på gaden’-effekt, er nødvendige for at forbedre sikkerheden under gåturen til stoppesteder og stationer for offentlig transport.” (UN-Habitat, 2021)

Uformel transport: Kvinders forsømte mobilitetsbehov

“Private kollektive transporttjenester (...) giver stor dækning til en lav pris. Privat kollektiv transport er ofte den eneste tilgængelige service og tilbyder relativt korte gåafstande fra oprindelse til destination. På trods af nødvendigheden af disse tjenester er den private transport uden for regeringens kontrol og har kun lidt eller ingen regulering, hvilket bidrager til skiftende priser, slappe sikkerheds-, arbejds- og miljølove og alt for centraliserede og overbelastede ruter. Ligesom offentlige transporttjenester er private transporttjenester ofte blinde overfor kvinders komplekse mobilitetsbehov, som går ud over en rask mands. Kvinders rejser er mindre lineære og involverer ofte flere stop end mænds, f.eks. for at aflevere børn i skole, se til ældre forældre eller udføre huslige pligter. Desuden er kvinder mere afhængige af fodgængerruter, og de er mere tilbøjelige til at bruge offentlig transport uden for myldretiden. Kvinder har også mindre adgang til private køretøjer og har sjældnere kørekort end mænd. Endelig rapporterer kvinder også om regelmæssige hændelser med sexchikane og overfald på populære transportmidler.” (Baskin, 2023)



Credit: Jeffrey Czum

Gør (kvindelige) omsorgsorienterede værdier til normen

“Det skal nøje overvejes, hvordan kvinders interesser og behov kan imødekommes uden at fremme ikke-bæredygtige transportmidler. I de industrialiserede lande er et afgørende spørgsmål, hvordan man kan gøre kvinders mere miljøvenlige adfærd til et benchmark for alle - hvordan man kan støtte en sådan adfærd i stedet for at hæmme den og tvinge kvinder til at adoptere mandlig adfærd.” (GenderCC).



Co-funded by
the European Union

Forfatter: Claudia Thallmayer (WIDE Austria)

Redigering: Birgitte Hjerrild (KULU-Women and Development) & Emma Rainey (WIDE+)

Grafisk design: Stephanie Höglund (WIDE+)

Finansieret af Den Europæiske Union. Synspunkter og holdninger, der kommer til udtryk, er udelukkende forfatterens/forfatternes og er ikke nødvendigvis udtryk for Den Europæiske Unions eller Det Europæiske Forvaltningsorgan for Uddannelse og Kulturs (EACEA) officielle holdning. Hverken den Europæiske Union eller EACEA kan holdes ansvarlig herfor.

Bibliografi

Badran, A., Mousallem, S., Sabek, Y., Mimano, C., Kost, C., Sorour, M., & El Deeb, N. (2021). A study on gender equity in Greater Cairo's public transport system. UN-Habitat & ITDP. <https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/05/gender-report-221130-.pdf>

Baskin, A. (2023). Inequality in Cities: The Power of Data – Making Transport Systems in Africa More Equitable. URBANET. <https://www.urbanet.info/data-transport-systems-africa-equitable/>

European Commission. Women in Transport – EU Platform for Change. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

GenderCC. Transport, gender and climate change. <https://www.gendercc.net/gender-climate/transport.html>

Heffernan, R., Heidegger, P., Köhler, G., Stock, A., & Wiese, K. (2021). A Feminist European Green Deal. Towards an Ecological and Gender Just Transition. Friedrich-Ebert-Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/iez/18990.pdf>

IEA. Transport. <https://www.iea.org/energy-system/transport>

ILO. (2013). Women in the Transport Sector. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf

Kendziorra, J., Barmann, M.N., Witee, A.T., & Kusanke, K. (2023). Gender and Mobility – A Literature Review on Women's (Non-)Use of Shared Mobility Services. Wirtschaftsinformatik 2023 Proceedings, 56(273). <https://aisel.aisnet.org/wi2023/56>

Ramboll. (2021). Gender and (smart) mobility. Green Paper. https://www.tinngo.eu/wp-content/uploads/2021/04/Gender-and-mobility_report.pdf

Ritchie, H. (2020). Cars, planes, trains: where do CO2 emissions from transport come from? OurWorldInData.org. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>

Viswanath, K. (2023). Achieving a Better Future with Gender-Inclusive Transport and Mobility. SLOCAT Partnership. <https://slocat.net/achieving-a-better-future-with-gender-inclusive-transport-and-mobility/>

Women in Mobility. (2021). Female Mobility. <https://www.womeninmobility.org/femalemobility-en>

Om projektet

"Køn og klimaretfærdighed: Knowledge for Empowerment" med akronymet "COPGendered" er et EU-finansieret projekt under Erasmus+-programmet, som startede i december 2022 og løber i tre år. Projektet ledes af WIDE+ og et transnationalt konsortium bestående af syv førende partnere, herunder Gender CC, WIDE Austria, GADIP, KULU Women and Development, Mundubat og CSCD. Det primære mål er at udstyre de studerende med værktøjer, viden og metoder til at forstå og håndtere de kritiske forbindelser mellem ulighed mellem kønnene og klimakrisen.

Dette briefingpapier er en del af en serie papirer, der dykker ned i specifikke temaer om sammenhængen mellem køn og klimaretfærdighed. Dette omfatter følgende briefingpapirer:

- Køn og klimaretfærdighed
- Klimaretfærdighed, køn og energi
- Klimaretfærdighed, køn og LGBTIQ
- Køn og migration på grund af klima
- Klimaretfærdighed, køn og ekstraktivisme

Du kan læse mere om COPGendered-projektet på: <https://wideplus.org/copgendered-project/>



Mundubat



Center for Sustainable
Communities Development

