

Klimaträttvisa, genus och transport



Transport eller mobilitet är en viktig aspekt av det moderna samhället och underlättar ekonomisk verksamhet, sociala interaktioner och tillgång till viktiga tjänster. Transporterna medför dock en betydande miljökostnad, och den globala transportsektorn står för cirka 24% av koldioxidutsläppen. Detta informationsdokument belyser olika dimensioner av transport, exempel på jämställdhet inom transportsektorn, obalanser mellan könen och genusblinda fläckar i EU:s politik.

Transportsektorn står för ungefär en fjärdedel av koldioxidutsläppen och dess bidrag har ökat stadigt med cirka 1,7% per år sedan 1990, vilket understryker vikten av att implementera hållbara lösningar. Trots ansträngningar för att minska utsläppen är transportsektorn fortfarande starkt beroende av oljeprodukter, som står för nästan 91% av dess energiförbrukning. Vägtransporter är den främsta orsaken till koldioxidutsläppen inom sektorn, men även andra transportslag som lastfartyg och flyg spelar en viktig roll för klimatförändringarna.

Den globala transporten av olja och varor spelar en central roll i kapitalismen och globaliseringen och är direkt kopplad till exploateringen av naturresurser och arbetskraft. Detta system präglas av en ojämlik utbytesdynamik och hierarkiska arbetsförhållanden som ofta återspeglar ras- och könsfördomar. Det upprätthålls av en global handelspolitik där EU strävar efter att göra det möjligt för europeiska företag att flytta sina investeringar var som helst i världen och exportera till en rad olika sektorer för att öka rörligheten för varor och tjänster. EU:s jordbrukssubventioner och handelspolitik har till exempel främjat export av jordbruksprodukter av lägre kvalitet till lägre priser till länder i syd, vilket konkurrerar ut lokala självförsörjande jordbrukare som ofta är kvinnor, samtidigt som det bidrar till en ökning av koldioxidutsläppen genom transporter.

Enligt Internationella arbetsorganisationen (ILO) utgör kvinnor cirka 17% av den globala transportarbetskraften, med endast 1-2% i sjöfartsroller. Europeiska kommissionen rapporterar att kvinnor utgör 22% av transportarbetskraften i EU. Att öka kvinnors representation i transportsektorns policyformulering är avgörande för

att tillgodose kvinnors behov av rörlighet. Av denna anledning måste betydande ansträngningar göras för att anta en systematisk jämställdhetsanalys och integrering i alla planerings- och utvecklingsprocesser för transport.

När det gäller transportkonsumtion visar forskning på betydande skillnader i rörelsemönster mellan kvinnor och män (det finns mycket begränsade uppgifter om hbtqi-personers rörelsemönster).

Vägtrafik: Hög föroreningsnivå och betydande obalans mellan könen

Mäns individuella rörelsemönster är kopplade till motoriserad trafik - män utgör majoriteten av bilanvändarna och motorcykelförarna. Kvinnor däremot utgör majoriteten av användarna av kollektivtrafiken (i städerna), och de förlitar sig i högre grad än män på att gå. I det globala Syd har många kvinnor inte råd med något transportmedel på grund av kvinnors ekonomiska situation, omsorgsroller och säkerhetsproblem. Barriärfri tillgänglighet är ett annat problem, t.ex. för kvinnor med barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning, medan personlig säkerhet i transport ofta också är ett problem för hbtqi-personer. Att förstå denna (intersektionella) genusedynamik tillsammans med transporternas bredare miljöpåverkan är avgörande för att utveckla effektiva policyer och initiativ för att mildra klimatförändringarna och främja rättvis tillgång till transportresurser.

Vägtrafiken är den främsta källan till koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Eftersom män främst använder bilar och motorcyklar leder deras resmönster till högre energiförbrukning och koldioxidutsläpp jämfört med kvinnor. Forskning i Europa visar att kvinnor har en större miljömedvetenhet, särskilt när det gäller bilanvändning. Ur klimaträttsvisynpunkt är det absolut nödvändigt att minska den motoriserade vägtrafiken. Avlägsna landsbygdsområden i Globala syd kan dra nytta av förbättrade vägförbindelser, t.ex. för att flickor och kvinnor ska få bättre tillgång till utbildning, hälso- och sjukvård samt för att marknadsföra jordbrukspro-



dukter. Samtidigt förespråkar stadsplaneringsexperten tätare bebyggelse för att minska behovet av nya vägar i Globala nord. Att koncentrera bebyggelsen till byar och städer stödjer kollektivtrafiklösningar och främjar promenadvänlighet, vilket gynnar kvinnor och personer med omsorgsansvar.

Kvinnor och transport: Från obetalt omsorgsarbete till säkerhetsfrågor

Globalt sett står kvinnor för tre fjärdedelar av det obetalda omsorgsarbetet, vilket leder till mer komplexa resmönster för kvinnor jämfört med män. Kvinnor gör ofta kortare resor men med flera uppgifter, t.ex. att ta barnen till skolan samtidigt som de gör ärenden eller hjälper familjemedlemmar med nedsatt rörlighet. De befintliga transportnäten tillgodoser dock i första hand pendlingsbehoven och bortser från kvinnors behov av flera resor utanför rusningstid. Kvinnors val av transportmedel påverkas dessutom i hög grad av deras personliga säkerhet. Rädslan för sexuella trakasserier och övergrepp får kvinnor att prioritera säkrare transportalternativ, även om de är mer tidskrävande. Detta förvärrar tidsbristen och "tidsfattigdomen" för kvinnor med obetalt omsorgsansvar.

Könsskillnaderna i användningen av cyklar och nya delade mobilitetsalternativ i Europa är anmärkningsvärda. Forskning visar att män cyklar betydligt mer än kvinnor, och att kvinnors lägre cykelanvändning till stor del beror på oro för trafiksäkerheten. På samma sätt tenderar män att använda nya mobilitetstjänster som e-scootrar och bildelning i större utsträckning än kvinnor. Hinder för kvinnor att använda dessa tjänster är bland annat oro för säkerhet (t.ex. att dela fordon med främlingar), tillgänglighet, komplexitet (t.ex. besvärliga registreringsprocesser), kostnader och begränsad bärformåga. Delade cyklar och elscootrar är ofta olämpliga för transport av barn, extra passagerare, barnvagnar, bagage eller shoppingkassar. Dessutom verkar utformningen av dessa tjänster ofta vara maskulint orienterad, med

faktorer som vikten på cyklar eller e-scootrar som utgör utmaningar för kvinnor när det gäller manövrerbarhet.

Bristen på intersektionellt hänsynstagande i det europeiska gröna avtalet

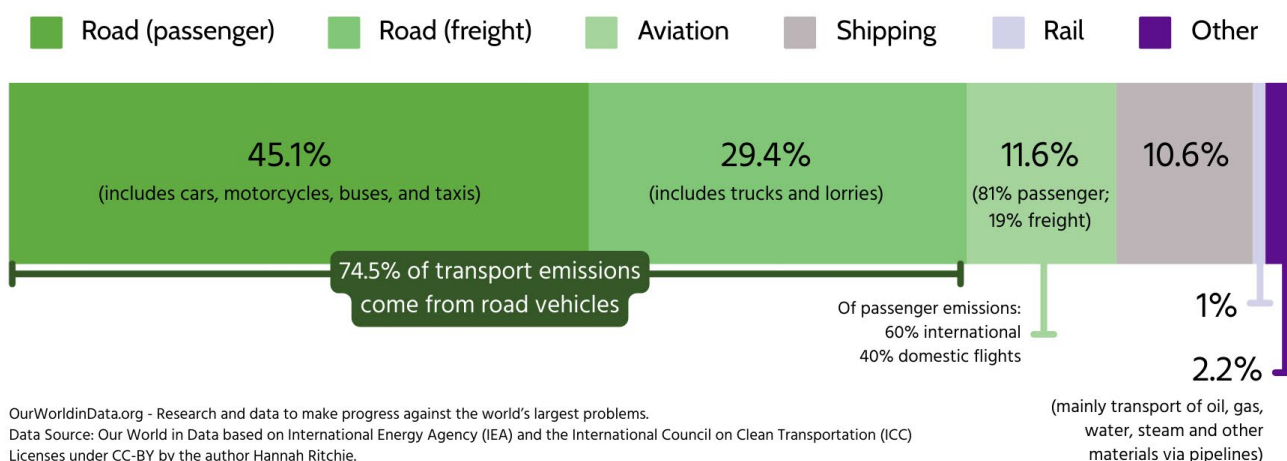
Det europeiska gröna avtalet syftar till att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55% fram till 2030, och strategin för smart och hållbar mobilitet är en viktig komponent i detta. Även om strategin erkänner könsrelaterade sysselsättningskillnader saknar den förslag för att integrera jämställdhet i mobilitets- och transportpolitiken och tar inte upp säkerhetsfrågor för utsatta personer som använder kollektivtrafik eller arbetar inom industrin. Dessutom menar kritikerna att politiken i alltför hög grad prioriterar individuell rörlighet genom att främja elbilar framför kollektivtrafik. Denna strategi förvärrar miljöskadorna på grund av ökad efterfrågan på råvaror som mineraler och sällsynta jordartsmetaller för elektroniska apparater och batterier. Strategins betoning på manliga, medelklass mobilitetsmönster och neokolonial extraktivism upprätthåller ytterligare ojämlikheter och miljöförstöring.

Järnvägen spelar en viktig roll för både gods- och persontransporter över längre sträckor och bidrar med endast 1% till utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn, vilket gör den mycket hållbar. Trots detta står många länder inför utmaningar när det gäller att underhålla och förbättra järnvägsinfrastrukturen, eftersom motorfordon och flyg har prioriterats under de senaste decennierna. Det är också viktigt att notera att järnvägstransporter uppvisar mindre skillnader mellan könen i användning jämfört med alla andra transportsätt. Trots detta utgör de kvarstående prisskillnaderna ett betydande hinder för tillgängligheten, särskilt för kvinnor och marginaliserade grupper. Att prioritera investeringar och politiska initiativ som stärker järnvägsinfrastrukturen och samtidigt avskaffa skadliga subventioner eller skattebefrielser, som till exempel flygfotogen, är avgörande för att bygga upp hållbara transporter.

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.



OurWorldinData.org - Research and data to make progress against the world's largest problems.
 Data Source: Our World in Data based on International Energy Agency (IEA) and the International Council on Clean Transportation (ICC)
 Licenses under CC-BY by the author Hannah Ritchie.

Rekommendationer

- ⇒ EU och medlemsstaterna bör prioritera hållbara och rättvisa kollektivtrafikalternativ som tillgodoser kvinnors och andra missgynnade gruppers olika behov genom att integrera ett jämställdhetsperspektiv i policyutvecklingen.
- ⇒ Politiker och beslutsfattare på både statlig och privat nivå bör arbeta för att öka kvinnors representation inom transport- och mobilitetssektorn och samtidigt öka kvinnors och anhörigas meningsfulla deltagande i utvecklingen av klimat- och transportpolitiken.
- ⇒ EU och medlemsländerna bör styra om offentliga investeringar och subventioner från miljöskadlig transportinfrastruktur till renare lösningar för kollektivtrafiken.
- ⇒ Regeringarna bör främja en hållbar konsumtion som bygger på en makroekonomisk politik som främjar återanvändning av material och minskar den överdrivna globala transporten av varor och olja. En del av denna politik är handelspolitik som bygger på mänskliga rättigheter, miljöstandarder och feministisk social rättvisa. EU och medlemsstaterna bör säkerställa rättvisa löne- och arbetsvillkor samt stränga miljöstandarder för att främja mer hållbara produktions-, transport- och konsumtionscykler.



Kreditering: UN-Habitat, Kairo

I FOKUS: Kvinnors erfarenheter av kollektivtrafiken i Kairos storstadsområde

”Studierna pekar på ett antal utmaningar som kvinnor ställs inför, inklusive oregelbunden service, överbeläggning och ständig risk för sexuella trakasserier. Deltagarna efterlyste fler kollektivtrafikfordon för att adressera överbeläggningar och förbättra tillförlitligheten. Klagomålshanteringsystem behövs för att säkerställa att förövare ställs inför rätta. Säkra, allmänt tillgängliga trottoarer med tillräcklig belysning och skyltfönster som ger en [övervakningskänsla] behövs för att förbättra säkerheten under promenaden till kollektivtrafikens hållplatser och stationer.” (UN-Habitat, 2021)

I FOKUS: Informell transport: Kvinnors försummade behov av mobilitet

”Populärtrafiken (...) har stor täckning och hög turtäthet till en låg kostnad. Kollektivtrafiken är ofta den enda tillgängliga tjänsten och erbjuder relativt korta gångavstånd från start- till slutdestination. Trots att dessa tjänster är nödvändiga har kollektivtrafiken liten eller ingen reglering, vilket bidrar till skiftande priser, slapphänt säkerhets-, arbets- och miljölagstiftning samt alltför centraliserade och överbelastade ruttor. I likhet med formella transporttjänster är den allmänna kollektivtrafiken ofta blind för kvinnors komplexa behov av mobilitet, som går utöver de behov som en man med nedsatt funktionsförmåga har. Kvinnors resor är mindre linjära och innebär ofta fler stopp än en mans, till exempel för att lämna barn i skolan, titta till äldre föräldrar eller utföra hushållssysslor. Kvinnor förlitar sig dessutom mer på gångvägar och är mer benägna att använda kollektivtrafiken under lågtrafikerade tider. Kvinnor har också mindre tillgång till privata fordon och det är mindre sannolikt att de har körkort än män. Slutligen rapporterar kvinnor också regelbundna incidenter av sexuella trakasserier och övergrepp i kollektivtraffiken.” (Baskin, 2023)



Kreditering: Jeffrey Czum

I FOKUS: Få (kvinnliga) omsorgsorienterade värderingar att bli normen

”Det måste noga övervägas hur kvinnors intressen och behov kan tillgodoses utan att ohållbara transportmedel främjas. I industriländerna är en avgörande fråga hur man kan göra kvinnors mer miljövänliga beteende till ett riktmärke för alla - hur man kan stödja ett sådant beteende i stället för att hindra det och tvinga kvinnor att anta ett manligt beteende.” (GenderCC).



Författare : Claudia Thallmayer (WIDE Austria)

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

Grafisk design: Stephanie Höglund (WIDE+)

Finansieras av Europeiska unionen. De synpunkter och åsikter som uttrycks är endast upphovsmannens [upphovsmännens] och utgör inte Europeiska unionens eller Europeiska genomförandeorganet för utbildning och kulturs (EACEA) officiella ståndpunkt. Varken Europeiska unionen eller EACEA tar något ansvar för dessa.

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/iejz/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

"Genus och klimaträttvisa: Kunskap för Egenmakt" med akronymen "COPGendered" är ett EU-finansierat projekt inom ramen för programmet Erasmus+, som inleddes i december 2022 och kommer att pågå i tre år. Projektet leds av WIDE+ och ett transnationellt konsortium bestående av sju ledande parter, som inkluderar Gender CC, WIDE Austria, GADIP, KULU Women and Development, Mundubat och CSCD. Det primära syftet är att förse läsare och deltagare med verktyg, kunskap och metoder för att förstå och hantera de kritiska sambanden mellan ojämlikhet mellan könen och klimatkrisen.

Detta kapitel ingår i en serie dokument som behandlar specifika teman om kopplingen mellan genus och klimaträttvisa. Serien inkluderar även följande kapitel:

- Genus och klimaträttvisa
- Klimaträttvisa, genus och energi
- Klimaträttvisa, genus och hbtqi-frågor
- Genus och klimatinducerad migration
- Klimaträttvisa, genus och extraktivism

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



Mundubat



Center for Sustainable Communities Development

