



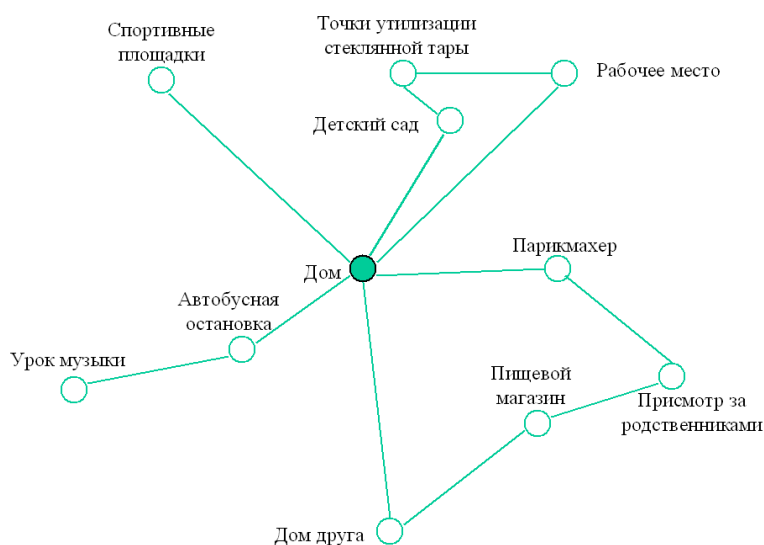
Данные – Факты – Аргументы

Мобильность женщин в сравнении с мужской

Женщины и мужчины используют различные виды транспорта, что видно по иллюстрациям о собственности на автомобили или по числу полетов, сделанных в год. Только 31% машин в Германии принадлежат женщинам, и даже когда женщины имеют возможность использовать машину, они используют ее менее интенсивно: мужчины проезжают приблизительно 17 500 км в год в на своих автомобилях, в то время как женщины - приблизительно 10 000 км. Это связано, между прочим, с тем фактом, что семейные обязательства женщин означают, что они путешествуют по меньшему радиусу. Что касается количества совершенных полетов, то непропорциональность в отношении отмечена еще сильнее: женщины совершают 0.8 полетов в год, тогда как мужчины совершают 2.2 полета. С другой стороны, женщины путешествуют непропорционально чаще пешком, на автобусе, на поезде или на велосипеде.

Цель поездок определяется на основе ежедневных потребностей, а их организация показывает, что гендерная составляющая является решающим фактором не только относительно средств выбранного транспорта, но и в целом, поведения в области подвижности. Это очевидно из различных образцов используемой ими мобильности, которая очень зависит от того, кто какую работу делает. Работа по дому и забота о семье влекут за собой различные требования, и, в зависимости от них, поездки с оплачиваемой работы или поездки в спортивные залы.

Сеть Женских поездок



Таким образом, образуется парадоксальная ситуация: поездки женщин по существу намного сложнее, чем поездки мужчин в сфере полной занятости, особенно там, где еще есть и работа на неполную ставку. В тоже самое время, поездки, называемые "поездками отдыха", часто вообще не включают в себя никакого удовольствия для этого человека, а состоят из того, чтобы повести детей в спортивные клубы или привозить их с уроков музыки. В связи с более ограниченным доступом к машинам женщины совершают большую пропорцию этих сложных поездок без машин, и сталкиваются с транспортной инфраструктурой, которая является неадекватной для их потребностей.

Частая критика здесь относится к долгому ожиданию на плохо освещенных автобусных остановках, к проблемам тех, кто не может найти подходящий график транспорта соответствующий началу и концу их работы, к высоким ступеням, которые мешают поездкам вместе с велосипедом, коляской или багажом, и к плохой транспортной связи между пригородом и сельскими районами. Все это, в конечном счете, имеет огромный ограничивающий эффект на совместимую с охраной окружающей среды мобильность, которая воздействует особенно негативно на менее подвижные группы общества (женщин, детей и пожилых), которые зависят от этого.

Вместо того, чтобы расширять ориентированную на потребности надежную местную транспортную систему, финансовые ресурсы продолжают течь в престижные проекты, такие, как расширение скоростных железнодорожных путей. Экономия в 9 минут на скоростных путях, например, выходит по стоимости строительства в 400 миллионов евро, и из-за такой высокой цены экономии времени на скоростных путях, не хватает ресурсов, чтобы сократить время ожидания в 15 минут на остановке трамвая на локальных транспортных путях. К сожалению, фактически, в этом случае часто не остается никаких денег для строительства велосипедных дорог, связывающих близко расположенные областные железнодорожные пути, или инвестиции в общественный транспорт местного флота.

Следовательно, неудивительно что, как показывают исследования Deutsche Shell AG, женщины представляют наиболее быстро растущую группу среди пользователей автомашин. Число женщин, имеющих машину удвоилось с 1980, в то время как среди мужчин остается без изменений. Это нельзя объяснить тем, что выросла занятость среди женщин. Скорее всего, это представляет собой компенсирующую стратегию: потребности женщин в области мобильности не удовлетворяются плохо соответствующей и плохо финансируемой местной системой общественного транспорта. Женщины, поэтому вынуждены переключаться на использование автомашин, хотя они и являются теми, кто считает развитие растущего объема движения очень негативным фактором.

Перевод информации на русский язык осуществлен совместно с сетью Женщины Европы за Общее Будущее (Women in Europe for a Common Future (WECF)), при финансовой поддержке ГД Экологии Европейской Комиссии.

Для получения большей информации, пожалуйста, посетите сайты www.wecf.org (на Английском и, частично, на Русском) и www.genanet.de (на Немецком и Английском языках).