



UMHVERFISRÁÐUNEYTIÐ

Loftslagsmál og kynjaáhrif þeirra

Áfangaskýrsla I

Áfangaskýrsla fyrir meginmálaflokk umhverfisráðuneytisins í kynjaðri hagstjórn og fjárlagagerð (KHF). Verkefnið verður unnið á þremur árum og lokaskýrsla verður tilbúin árið 2014. Í þessari skýrslu er gerð grein fyrir framvindu fyrsta áfanga verkefnisins.

Efnisyfirlit

Samantekt	2
Um verkefnið	3
Inngangur	4
Áhrif aðgerða í loftslagsmálum á kynin – í hnotskurn	8
1. Innleiðing viðskiptakerfis með losunarheimildir	9
2. Kolefnisgjald	16
3. Breytt kerfi skatta og gjalda á bíla og eldsneyti.....	21
4. Notkun ríkis og sveitarfélaga á sparneytnum og vistvænum ökutækjum.....	22
5. Efling göngu, hjólreiða og almenningssamgangna sem valkosta í samgöngum	25
6. Notkun lífoldsneytis á fiskiskipaflotann.....	29
7. Rafvæðing fiskimjölsverksmiðja	31
8. Aukin skógrækt og landgræðsla	33
9. Endurheimt votlendis	38
10. Efldar rannsóknir og nýsköpun í loftslagsmálum	40
Lokaorð.....	44
Heimildir	45
Viðauki 1: Viðmælendur ráðuneytisins	46
Viðauki 2: Innleiðing KHF í sex skrefum.....	47

Samantekt

Verkefni umhverfisráðuneytis í kynjaðri fjárlagagerð er aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum frá október 2010. Í aðgerðaráætluninni eru skilgreindar 10 lykilaðgerðir en þrjár þeirra eru á forræði umhverfisráðuneytis. Í skýrslu ráðuneytisins sem birt er á heimasíðu þess eru kynjasjónarmið aðgerðaáætlunarinnar og kynjaáhrif greind. Kynjagreiningin leiddi í ljós að aðgerðir sem boðaðar eru í áætluninni skapa einkum störf á karllægum sviðum svo sem í landbúnaði og við ýmsa véla- og tæknivinnu. Einnig kom í ljós að svokölluð vistspor kvenna eru minni en karla sem þýðir að lífsstíll kvenna er mun umhverfisvænni en karla. Þannig nota konur til dæmis frekar almenningssamgöngur en karlar og aka vistvænni bifreiðum.

Sett verður fram aðgerðaáætlun um þær þrjár lykilaðgerðir sem eru á forræði umhverfisráðuneytis og þeim forgangsraðað. Í fyrsta lagi verður innleiðing viðskiptakerfis með losunarheimildir og fyrirkomulag fyrirhugaðs Loftslagssjóðs til umfjöllunar á árinu 2013. Í fjárlagaramma umhverfisráðuneytisins eru um 50 m.kr. sem fara í þennan málaflokk. Í öðru lagi verkefni tengd aukinni skógrækt og landgræðslu og í þriðja lagi endurheimt votlendis sem verða til umfjöllunar á árinu 2014.

Umhverfisráðuneytið hélt áfram tilraunaverkefni í kynjaðri hagstjórn og fjárlagagerð frá árinu 2011. Verkefnið er í umsjón Umhverfisstofnunar og varðar kynningu á efnalöggjöf Evrópusambandsins. Fyrirspurnir til stofnunarinnar um efni voru kyngreindar og athugað hvort einhver munur væri á fyrirspurnunum eftir kynjum. Sett var upp ný upplýsingasíða fyrir almenning, grænn.is. Í ljós kom að töluverður munur var á milli kynjanna hvað upplýsingaöflun og viðhorf varðar en sá fyrirvari er gerður við niðurstöður að flestar fyrirspurnir komu frá atvinnulífinu. Þannig sóttu 53% kvenna sér upplýsingar á vef Umhverfisstofnunar um heilsu og tengd efni en 37% karla. Einnig má þess geta að 70% kvenna líkar við umhverfismerkið Svaninn á fésbókarsíðu verkefnisins en 23% karla.

Að verkefninu loknu býr stofnunin yfir grunni að verklagi við að kynjagreina fyrirspurnir um efnamál og hollustuhætti. Stofnunin er því í stakk búin til að fylgjast með þróun í þátttöku kynjanna ásamt því að auðveldara verður í framtíðinni að þróa kynningarefni sem höfðar til beggja kynja.

Um verkefnið

Verkefni/meginmálaflokkur	Loftslagsmál	Dags	15.08.2012
Lýsing verkefnis	Kynjagreining á aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum. Aðgerðaáætlunin samanstendur af tíu lykilaðgerðum eða markmiðum.		
Markmið verkefnis	Markmið verkefnisins er að skoða loftslagsmál út frá kynjasjónarmiðum.		
Jafnréttismarkmið verkefnis	Að aðgerðir í loftslagsmálum stuðli að <ul style="list-style-type: none">- jöfnum áhrifum karla og kvenna þannig að bæði kynin komi að ákvarðanatöku og stefnumótun í loftslagsmálum;- því að konur og karlar geti lagt jafnt af mörkum til að koma í veg fyrir loftslagsbreytingar;- efnahagslegu jafnræði karla og kvenna til að mynda þannig að atvinnuskapandi aðgerðir beinist að báðum kynjum;- jöfnum tækifærum karla og kvenna til heilsu þannig að loftslagsbreytingar og aðgerðir gegn þeim komi ekki meira niður á heilsu annars kynsins.		

Inngangur

Á undanförunum árum hefur kynjuð hagstjórn og fjárlagagerð (KHF) rutt sér til rúms sem tæki í efnahagsstjórn. Þörfin fyrir KHF er að hluta til sprottin vegna hægs framgangs jafnréttismála en aðferðin getur sýnt fram á mismunandi áhrif fjárlaga á kynin og stöðu þeirra. KHF getur einnig gefið stjórnvöldum mikilvægar upplýsingar um hvaða áhrif stefna þeirra í fjármálum hefur í samfélaginu og getur þannig leitt til betri stjórnarhátta og réttlátari skiptingar tekna. Í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnar Samfylkingarinnar og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs er kveðið á um að kynjuð hagstjórn skuli höfð að leiðarljósi við fjárlagagerð og efnahagsstjórn. Það er einnig í samræmi við alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að sem og jafnréttislögin, þ.e. lög nr. 10/2008 um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla.

Í þessari skýrslu eru kynjagreindar þær lykilaðgerðir sem eru skilgreindar í Aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum frá október 2010. Kynjagreiningin var unnin í ráðuneytinu í júní og júlí 2012. Verkefni í kynjagreiningu er hluti af innleiðingu kynjaðrar fjárlagagerðar og er áætlað að verkefni umhverfisráðuneytisins ljúki árið 2014. Þessi skýrsla er fyrsta áfangaskýrsla verkefnisins. Í henni felst kortlagning verkefnisins og greining á því hvort í aðgerðunum felist kynjasjónarmið og hver áhrifin á kynin geti orðið. Í síðari áföngum verða teknir inn fjármagnsliðir þeirra aðgerða sem eru á forræði umhverfisráðuneytisins og áætlað að fleiri þáttum verði bætt við eftir því sem verkefninu líður fram.

Aðgerðaáætlunin í loftslagsmálum er hugsuð sem tæki íslenskra stjórnvalda til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda (GHL) á Íslandi og standa þannig við stefnu stjórnvalda og skuldbindingar í loftslagsmálum. Lykilaðgerðir ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum er tíu:

1. Innleiðing viðskiptakerfis með losunarheimildir
2. Kolefnisgjald
3. Breytt kerfi skatta og gjalda á bíla og eldsneyti
4. Notkun ríkis og sveitarfélaga á sparneytnum og vistvænum ökutækjum
5. Efling göngu, hjóleiða og almenningssamgangna sem valkosta í samgöngum
6. Notkun lífoldsneytis á fiskiskipaflotann
7. Rafvæðing fiskimjölsverksmiðja
8. Aukin skógrækt og landgræðsla
9. Endurheimt votlendis
10. Elfing rannsókna og nýsköpunar í loftslagsmálum

Ekki er tilgreint jafnréttismarkmið með Aðgerðaáætluninni í heild sinni en um hana gilda þau almennu jafnréttismarkmið eins og þau birtast í jafnréttislögunum. Í skýrslunni er greining á jafnréttissjónarmiðum hverrar lykilaðgerðar fyrir sig út frá fyrirbyggjandi gögnum en þó er í vissum tilfellum ekki ljóst hver þau markmið eru.

Umræðan um kyn og loftslagsbreytingar snýst einkum um þrennt¹:

- 1) aðkomu beggja kynja að stefnumótun og ákvarðanatöku
- 2) mismunandi áhrif náttúruhamfara af völdum loftslagsbreytinga á kynin
- 3) að kynin hafa mismunandi áhrif á umhverfi sitt og umhverfisbreytingar mismunandi áhrif á kynin.

Í skýrslunni er einkum litið til fyrsta og þriðja atriðis þar sem heimildir um umhverfisvandann nefna að annað atriðið: mismunandi áhrif náttúruhamfara á kynin, eigi sérstaklega við í þróunarlöndum. Þar verða náttúruhamfarir af völdum loftslagsbreytinga sífellt tíðari, líkt og flóð og þurrkar, og fólk er þar að jafnaði berskjaldaðra fyrir óblíðum tókum náttúrunnar vegna samfélagsgerðarinnar og eigin fátæktar. Aðkoma beggja kynja að ákvarðanatöku og stefnumótun er atriði sem Íslendingar hafa lagt mikla áherslu á, ekki síst á alþjóðavettvangi, nú síðast á ráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun, Ríó+20, sem fram fór í Ríó de Janeiro í júní 2012. Í skýrslunni er horft til þess hvernig Íslendingar standa sig á heimavelli í þeim efnum með því að kynjagreina hverjir hafa komið að ráðgjöf varðandi þau svið sem Aðgerðaáætlunin tiltekur sem lykilaðgerðir í loftslagsmálum Íslands. Hvað varðar áhrif kynjanna á umhverfið má nefna að munur er milli kynjanna í orkunotkun og neysluvenjum, sviðum sem hafa áhrif á loftslagsbreytingar. Rannsóknir sýna t.d. að konur neyta minna kjöts en karlar, en kornrækt til kjöteldis og notkun beitilands er mun orkufrekari framleiðsla en kornrækt til mannelis². Karlar eru síðan í meirihluta þeirra sem nota einkabíl og eiga að jafnaði stærri og orkufrekari bíla en konur á meðan konur nota almenningsamgöngur í mun ríkari mæli en karlar³. Ef sjá á til þess að aðgerðir sem ætlað er að dragi úr losun gróðurhúsalofttegunda (GHL) dragi jafnframt úr ójafnri stöðu kynjanna, eða verða a.m.k. ekki þess valdandi að staða kvenna og karla verði ójafnari en hún er, verður að kortleggja hvaða áhrif aðgerðirnar geti hugsanlega haft á samfélagið í heild, þ.e. almenning, fyrirtæki, ríki og sveitarfélög. Þekkingin ein og sér víkkar skilning á samfélaginu og gangverki þess.

Við gerð skýrslunnar var leitað til fjölda aðila sem tengjast þeim sviðum sem aðgerðirnar ná yfir⁴. Ekki fengust svör frá öllum og sömuleiðis færa ekki allir tölfraðilegt „kynjabókhalda“. Í sumum tilfellum var hlutfall karla og kvenna á ýmsum sviðum áætlað af viðmælendum og í mörgum tilfellum var tilfinning fólks sú að um helmingshlutföll væri að ræða á milli kynjanna. Í því sambandi má benda á niðurstöður úr doktorsritgerð Gyðu Margrétar Pétursdóttur í kynjafræði þar sem hún skoðaði m.a. samþættingu atvinnu- og heimilislífs á Íslandi og hvernig fólk upplifir skiptingu heimilisverka og umönnunar barna milli sín og maka síns⁵. Rannsóknin leiddi í ljós að mat flestra, bæði karla og kvenna, var að verkaskiptingin á milli kynjanna væri nokkuð jöfn. Við nánari eftirgrennslan kom í ljós að raunin var önnur. Það sem fólk í fyrstu lýsti sem jafnri skiptingu, stundum blandað saman við jafna

¹ http://www.sfr.is/files/Kyn%20og%20loftslagsbreytingar_glaerur_K%C3%81_345031858.pdf

² Helene Oldrup & Michala Hvidt Breengaard: Desk Study om kön, ligestilling og klimaændringer, Nordisk Ministerråd, 2009, bls. 19-20.

³ Sama heilmild, bls. 22.

⁴ Sjá lista yfir viðmælendur í viðauka 1. Listinn nær yfir þá sem veittu munnlegar upplýsingar en mun fleiri komu við sögu og veittu upplýsingar á tölvupósti.

⁵ Gyða Margrét Pétursdóttur: „Within the aura of gender equality: Icelandic work culture, gender relations and family responsibility: a holistic approach“. HÍ: 2009.

ábyrgð, t.d. á umönnun barna, var ekki eins jöfn eins og haldið var fram heldur var byrði kvenna alltaf meiri en karla bæði við umönnun barna sem og við heimilisverkin⁶. Þetta kallar Gyða Margrét „áru jafnréttis“, þ.e. það sem fólk upplifir er oftast en ekki það sem fólk vill að eigi sér stað eða er í samræmi við hið ákjósanlega ástand, þ.e. jafna verkaskiptingu og sækir ára jafnréttis að hluta til lögmætis sitt í orðræðuna um Ísland sem kjörlendi kynjajafnréttis. Innan áru jafnréttis er lagalegt jafnrétti þannig fyrir langflesta lagt að jöfnu við raunverulegt jafnrétti. Ýmsar rannsóknir á upplifun fólks á skiptingu kynjanna, t.d. í fjölmiðlum, sýna svipaðar niðurstöður. Í fjölmiðlarannsóknum hefur það endurtekið komið í ljós að upplifun fólks af kynjahlutfalli 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 ár 30/70, körlum í vil. Samkvæmt þessu má gera ráð fyrir að þeir viðmælendur ráðuneytisins sem áætluðu helmingsskipti milli karla og kvenna hafi í einhverjum tilfellum séð áru jafnréttis, ekki veruleikann sjálfan.

Uppbygging skýrslunnar er á þá leið að hver og ein aðgerð er greind út frá þeim upplýsingum sem liggja fyrir og verður þremur lykilspurningum svarað í kjölfarið:

- 1) eru aðgerðirnar þannig að þær henta jafnt konum sem körlum?
- 2) Skiptist afraksturinn/árangurinn með jöfnum hætti milli kynjanna?
- 3) Stuðla áhrifin að jafnrétti kynjanna?

Fjórða spurningin, sem áhugavert væri einnig að spyrja við hverja aðgerð, um hvort aðkoma beggja kynja að ákvarðanatöku og stefnumótum er fyrir hendi, verður þó einungis að ná yfir Aðgerðaáætlunina í heild sinni, þar sem ekki liggur fyrir sundurliðun á því hverjir tóku þátt í stefnumótun hvernar aðgerðar fyrir sig.

Umhverfisráðherra skipaði átta manna verkefnisstjórn til að vinna Framkvæmdaáætlun í loftslagsmálum í samráði við hagsmunaaðila. Til grundvallar starfi verkefnisstjórnarinnar lá skýrsla sérfræðinganeftar frá árinu 2009: *Möguleikar til að draga úr nettóútstreymi gróðurhúsalofttegunda á Íslandi*. Í sérfræðinganeftinni sátu fjórar konur og fimm karlar auk þess sem einn karl starfaði með nefndinni, alls sex karlar og fjórar konur. Formaður nefndarinnar var kona.

Í verkefnisstjórninni skipaðri af ráðherra sátu fulltrúar stjórnvalda og voru það fjórar konur og fjórir karlar. Formaður verkefnisstjórnarinnar var karl. Kynjasjónarmið í þeim hluta Aðgerðaáætlunarinnar er því í samræmi við jafnréttislögin⁷. Verkefnisstjórnin hélt 18 fundi og kallaði til sín fjölmarga aðila sem gáfu sérfræðialit í aðdraganda vinnunnar að Aðgerðaáætluninni. Má segja að þeir einstaklingar og þær stofnanir, fyrirtæki eða félög sem fulltrúarnir starfa hjá hafi verið hluti þeirra aðila sem hafa komið að stefnumótun Aðgerðaáætlunarinnar, auk verkefnisstjórnarinnar.

Alls 30 einstaklingar voru skráðir í fundargerðir sem viðmælendur verkefnisstjórnar (a.m.k. einn einstaklingur, karl, mætti tvisvar). Af þeim 30 voru 25 karlar og 5 konur, þ.e. hlutfallsleg kynjaskiptingin er 83% karlar á móti 17% konum. Það má því velta því fyrir sér hvort það hlutfall

⁶ Sjá einnig: Guðbjörg Linda Rafnsdóttir og Thamar M. Heijstra 2011: „Balancing Work-family Life in Academia: The Power of Time“, í *Gender, Work & Organization*, 2011.

⁷ Lög um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla, L.162/2010; 15. gr.

endurspegli sjónarmið allra (beggja kynja) við að móta aðgerðir til að draga úr GHJ á Íslandi. Ef undan eru skilin tvö tilfelli þar sem verkefnisstjórnin óskaði eftir áliti og ráðgjöf tveggja nafngreindra einstaklinga, karli og konu, voru það fyrirtækin, stofnanirnar og félagasamtökin sem sjálf völdu sína fulltrúa til að koma til fundar við verkefnisstjórnina. Ekki skal dæmt um það hvort bæði karlar og konur kynnu að hafa komið til greina sem álitsgjafar, en kynjaskiptingin lýsir að öllum líkindum hinum kynskipta vinnumarkaði. Álitsgjafar komu m.a. frá hagsmunasamtökum líkt og Landssambandi íslenskra útgerðarmanna, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Bílgreinasambandinu, Samtökum atvinnulífsins, sem allt eru samtök sem hafa með karllæg svið að gera. Einnig lýsir skiptingin ójafnri stöðu kvenna og karla í stjórnunarstöðum, en allir stjórnendur fyrirtækja sem kallaðir voru á fund voru karlar sem er í samræmi við það skakka kynjahlutfall sem almennt ríkir í stjórnunarstöðum á vinnumarkaði, sérstaklega á almennum vinnumarkaði. Skv. könnun sem Credit Info gerði árið 2009, var hlutfall framkvæmdastýra þeirra fyrirtækja á Íslandi sem skráðu kyn framkvæmdastjóranna (alls tæplega 28.000 fyrirtæki af 32.000) 18%⁸.

Við gerð þessarar skýrslu var kynjahlutfall viðmælenda ráðuneytisins einnig skakkt eins og sjá má í viðauka 1. 25% viðmælenda voru konur og 75% karlar. Líkt og hjá verkefnisstjórninni var leitað álits fulltrúa fjölmargra stofnana, fyrirtækja og félagasamtaka og er skýringin á kynjahlutfalli sú sama og hér að framan; um er að ræða karllæg svið hins kynbundna vinnumarkaðar.

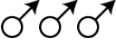






Í skýrslunni er stuðst við aðferð Elisabeth Klatzers⁹ um innleiðingu kynjaðrar hagstjórnar og fjárlagagerðar. Í lok hvers kafla eru niðurstöður fyrir hverja aðgerð fyrir sig settar fram í einfaldri töflu sem byggja á hennar nálgun á kynjaáhrifum, þ.e. að greina kynjaáhrif á sviði atvinnu, tekna, ólaunaðrar vinnu og síðan á „öðrum sviðum“ sem nær yfir ofbeldi, hefðbundin kynhlutverk o.fl. (sett í flokkinn „annað“). Þetta ætti að auðvelda yfirsýnina og gera samanburð milli aðgerða aðgengilegri. Að lokum fær hver aðgerð „einkunn“ sem segir til um á einfaldan en táknrænan hátt hversu mikil kynjaáhrifin eru fyrir það kyn sem mest verður fyrir áhrifum.

⁸ Credit Info, 2009: FKA.

⁹ Sjá viðauka 2.

Áhrif aðgerða í loftslagsmálum á kynin – í hnotskurn

Allar aðgerðir í Aðgerðaáætlun ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum fá tákni sem gefur til kynna á hvort kynið aðgerðin hefur áhrif og þá hversu mikil. Í þessari tákngervingu er ekki lagt mat á hvort áhrifin séu góð eða slæm fyrir kynin, einungis að þau séu til staðar.

	mikil
	miðlungs
	lítill
	jöfn
	lítill
	miðlungs
	mikil

Þýðing tákna:

♀ Konur

♂ Karlar

Mikill kynjamunur = u.þ.b. 20/80 skipting

Miðlungs = u.þ.b. 30/70 skipting

Lítill = u.þ.b. 40/60 skipting

1. Innleiðing viðskiptakerfis með losunarheimildir

Markmið loftslagsaðgerðar: Að draga úr losun GHG

Jafnréttismarkmið: Óvísst

Viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir (e. Emissions Trading System) verður regluhverfi fyrir stóriðjufyrirtæki á Íslandi þannig að þau búi við sambærileg skilyrði og önnur evrópsk fyrirtæki í sömu greinum hvað loftslagsmál varðar. Ísland er nú þegar þátttakandi í viðskiptakerfi þótt enn sem komið er falli aðeins ein starfsemi á Íslandi, þ.e. flugstarfsemi, undir kerfið sem tók gildi í byrjun árs 2012. Stóriðja, þ.m.t. ál- og járnblendiframleiðsla, mun falla undir kerfið frá og með árinu 2013. Stjórnvöld hafa átt í viðræðum við ESB um að Ísland taki upp reglur ESB í heild varðandi losun gróðurhúsalofttegunda (GHG) og taki síðan á sig sameiginlegar skuldbindingar með ESB gagnvart nýju alþjóða samkomulagi. Samkvæmt samninganefnd Íslands væri þessi lausn hagkvæmust og nú liggur fyrir að ESB hefur samþykkt hugmyndir Íslands. Ekki verður þó hægt að ganga frá endanlegu samkomulagi fyrr en nýtt alþjóðlegt samkomulag í loftslagsmálum liggur fyrir.

Þegar nýtt samkomulag tekur formlega gildi fær íslenska ríkið, eins og önnur ríki innan ESB, ákveðinn losunarkvóta sem fer á samevrópskan uppboðsmarkað. Fyrirtækjum í Evrópu er einnig úthlutað heimildum en allar úthlutanir eru gerðar á grundvelli fyrirfram ákveðinna reglna og samninga. Samkvæmt Framkvæmdaáætluninni í loftslagsmálum mun viðskiptakerfið skapa hvata fyrir fyrirtækin til að minnka losun og skoða nýjar leiðir til að draga úr losun. Gert er ráð fyrir að losun frá stóriðju og flugsamgöngum minnki um sem nemur 100-150 Gg til ársins 2020 umfram það sem viðskiptakerfið hvetur til. Ef fyrirtækin ná ekki að draga úr losun þurfa þau að kaupa heimildir á evrópskum markaði. Innleiðing kerfisins er langstærsta einstaka aðgerðin sem er til þess fallin að draga úr losun frá stóriðju.

Helmingur þeirra tekna sem ríkið fær af sölu losunarheimilda verða settar í Loftslagssjóð sem hefur það markmið að styðja við verkefni sem stuðlað geta að samdrætti í losun GHG, aðlögun að afleiðingum loftslagsbreytinga og aukinni þekkingu almennings á loftslagsbreytingum af mannavöldum, afleiðingum þeirra og mögulegum aðgerðum til að sporna við þeim. Þetta gerir sjóðurinn með því að styrkja rannsóknir á þessu sviði og sinna verkefnum í fræðslu til almennings, stofnana og fyrirtækja og með því að styrkja verkefni í endurheimt votlendis og aukinni skógrækt og landgræðslu.

Kortlagning:

Innleiðing viðskiptakerfis með losunarheimildir hefur fyrst og fremst áhrif á stóriðjufyrirtæki og fyrirtæki í flugsamgöngum. Ábyrgð og stjórnun losunar frá þeirri starfsemi sem fellur undir ETS verður að litlu leyti á hendi íslenskra stjórnvalda. Áhrif viðskiptakerfisins fellur því nánast alfarið á fyrirtæki með starfsemi á þessum tveimur sviðum.

Stóriðja:

Lækkun hefur orðið í losun GHJ milli ára 2008 og 2009, eða um 8%, skv. *Skýrslu samstarfshóps til umhverfisráðherra 2012*¹⁰. Losunin hefur einnig verið undir mörkum losunaráætlunarinnar til 2020 þannig að staða losunar GHJ frá stóriðju er enn í góðun farvegi. Nokkur óvissa er þó um framhaldið en ef töluverðar breytingar verða fyrir stóriðjufyrirtækin og þau þurfa að kaupa sér losunarheimildir, gæti það haft þau áhrif að grípa þurfi til einhverrar hagræðingar. Einnig er hugsanlegt að verð á framleiðslunni taki breytingum.

Samkvæmt heimasíðu Samtaka iðnaðarins eru eftirfarandi fyrirtæki stóriðjufyrirtæki:

- Alcan á Íslandi hf
- Alcoa Fjarðaál sf
- Becromal Iceland ehf
- Elkem Ísland ehf
- Norðurál ehf
- Sementsverksmiðjan hf
- Steinull hf

Becromal Iceland og Sementsverksmiðjan falla ekki undir viðskiptakerfið¹¹ en kynjasamsetning starfsfólks hjá hinum fyrirtækjunum í stóriðju er eftirfarandi:

Tafla 1.¹² Kynjagreindar upplýsingar um starfsmenn stóriðjufyrirtækja

	Starfsmenn alls	% ¹³ Konur	% Karlar
Alcan á Íslandi hf	501	20%	80%
Alcoa Fjarðaál sf	482	22%	78%
Elkem Ísland ehf	177	11%	89%
Norðurál ehf	668	18%	82%
Steinull hf	28	14%	86%
Alls/% meðaltal	1856	17%	83%

Mjög ákveðið kynjamynstur kemur í ljós í töflunni á þá leið að karlar eru í miklum meirihluta þeirra sem starfa við stóriðju.

¹⁰ Skv. skipunarbréfi ráðherra eru verkefni hópsins m.a. að hafa umsjón með að aðgerðaáætlun í loftslagsmálum og að lykilverkefnum hennar sé hrint í framkvæmd og að veita umhverfisráðherra reglulega skýrslugjöf um eftirfylgni aðgerðaáætlunarinnar.

¹¹ Skv. upplýsingum frá starfsmanni skrifstofu laga og stjórnsýslu í umhverfisráðuneytinu.

¹² Allar tölur í töflunni eru frá fyrirtækjunum sjálfum eftir fyrirspurn ráðuneytisins.

¹³ Allar prósentur í skýrslunni eru í heilum tölum.

Flugsamgöngur:

Flugsamgöngur eru mikilvægar fyrir Ísland og flugið hér á landi losar hlutfallslega meira af GHF en flugsamgöngur á meginlandinu. Til flugsamgangna teljast einka- og almenningsamgöngur, innanlands- og millilandaflug.

Áhrifa af þessari aðgerð á fyrirtæki í flugsamgöngum gætir líkt og í stóriðjunni ef fyrirtækin þurfa að kaupa sér losunarheimildir. Samkvæmt upplýsingum frá Icelandair þarf flugfélagið að kaupa sér losunarheimildir fyrir árið 2012. Icelandair, sem er stærsti flugrekandi á Íslandi, vinnur stöðugt að því að gera flug véla sinna eins umhverfisvænt og hagkvæmt og mögulegt er og hefur fyrirtækið markað sér umhverfisstefnu. Icelandair telur að auknum kostnaði við losunarkaupin muni verða mætt með hækkanði fargjöldum. Ekki liggur fyrir hvernig hin fyrirtækin mæta kostnaðinum og/eða hvort þau þurfi að kaupa losunarheimildir en hvort sem farið verður sama leið og Icelandair gerir eða ekki er rétt að líta á kynjasamsetningu fyrirtækja í flugrekstri. Í töflu 2 eru kynjagreindar upplýsingar um starfsfólk þeirra fyrirtækja sem eru með flugrekstrarleyfi á Íslandi. Allar tölur eru komnar frá fyrirtækjunum sjálfum eftir fyrirspurn frá ráðuneytinu¹⁴.

Tafla 2. Íslenskir flugrekendur¹⁵

Flugrekendur:	Starfsmenn alls	% Konur	% Karlar
Icelandair	1098 ¹⁶	51%	49%
Flugfélag Íslands	293	37%	63%
Atlanta	278	26%	74%
Garðaflug	1	0%	100%
Mýflug	10	10%	90%
Þyrluþjónustan	6	17%	83%
Bláfugl	38	18%	82%
Ernir	51	22%	78%
Norðurflug	?	17%	83%
Flugdeild Landhelgisgæslu	38	8%	92%
Norlandair	19	11%	89%
Vesturflug	4	0%	100%
Atlantsflug	3	33%	67%
% meðaltal		19%	81%

¹⁴ Vesturflug svaraði ekki fyrirspurnum, en tölurnar sem settar eru fram í töflunni er að finna á heimasíðu fyrirtækisins www.bwh.is.

¹⁵ Ath. að hvorki IcelandExpress né WOW-air eru með flugrekstrarleyfi á Íslandi; þau fyrirtæki kaupa flugþjónustu hjá erlendum aðilum.

¹⁶ Tala frá 31.12.2011. Ekki fengust kynjagreindar upplýsingar milli deilda/sviða hjá Icelandair en ástæða er til að ætla að flugmenn og flugvirkjar félagsins séu í meirihluta karlar, ásamt yfirstjórn (skv. heimasíðu) en að konur séu í miklum meirihluta þeirra sem vinna sem flugfreyjur og á söluskrifstofum flugfélagsins (sjá texta undir kynjasjónarmið).

Af þeim flugrekendum sem ekki stunda umfangsmikið farþegaflug í stórum stíl, þ.e. allir nema Icelandair og Flugfélag Íslands, eru karlar í miklum meirihluta starfsfólks. Skýringin á þeim kynjamun sem er á milli flugfélaga er einkum sú að hjá Icelandair og Flugfélagi Íslands starfa margar flugfreyjur ólíkt því sem er hjá hinum flugfélögunum. Hjá Flugfreyjufélagi Íslands eru skráðir félagar 745 og af þeim eru 67 karlar, eða 9% félagsmanna. Einnig er stór hluti þeirra sem selja farmiða og ferðir hjá Icelandair, konur. Þannig skýrist helsti munur þess að hjá fyrirtækinu er nánast jöfn kynjasamsetning á meðan nokkur mikill munur er á milli kynjanna hjá öðrum flugrekendum. Annars eru karlar hlutfallslega fleiri flugmenn og flugvirkjar: Hjá Flugvirkjafélagi Íslands eru skráðir 551 félagar og af þeim eru 5 konur sem er aðeins 0,1% félagsmanna. Innan raða Félags íslenskra flugmanna eru skráðir 611 félagar, af þeim eru 51 kona eða 8% flugmanna á Íslandi¹⁷.

Kynjasjónarmið:

Samkvæmt upplýsingum frá umhverfisráðuneytinu er hugmyndin með viðskiptakerfinu sú að neytendur borgi fyrir notkun á þeim vörum og þjónustu sem losunarheimildirnar ná yfir. Í þessu tilfalli er um að ræða framleiðslu á áli, steinull o.fl. ásamt flugsamgöngum. Viðmælendur bæði í flugrekstri og stóriðju voru sammála um að kaup á losunarheimildum myndi ekki hafa áhrif á störf hjá þeim fyrirtækjum sem um ræðir. Bæði í stóriðju og flugrekstri er ójöfn kynjaskipting meðal starfsfólks þannig að ef til þess kæmi að kaup á losunarheimildum hefði áhrif á rekstrarafkomu fyrirtækjanna og tilheyrandi fækkunar starfsfólks mundi það aðallega hafa í för með sér tap á störfum fyrir karla, þ.e.a.s. ef fækkun starfsfólks yrði í sama hlutfalli við fyrirbyggjandi kynjahlutfall hjá fyrirtækjunum. Þar sem að hjá Icelandair starfa um helmingur allra þeirra sem vinna fyrir flugrekendur, og helmingur þeirra eru konur, dregur það þó talsvert úr kynjamuninum. Hinsvegar er ólíklegt að til uppsagna komi.

Allir viðmælendur töldu líklegt að flest fyrirtæki þyrfu að kaupa sér losunarheimildir og að ekki væri hægt að reiða sig á þær heimildir sem fyrirtækin fá úthlutað frá ríkinu. Stóriðjan fær t.a.m. um 80% losunarkvóta úthlutað ókeypis frá 1. janúar 2013 samkvæmt ákveðnum árangursviðmiðum, en það hlutfall minnkar jafnt og þétt á úthlutunartímabilinu til 2020¹⁸. Þann kvóta má meta til fjár, a.m.k. ef litið er til lengri tíma. Þeir fjármunir fara til eigenda fyrirtækjanna, sem miðað við þann mun sem er á eignum kynjanna á heimsvísu¹⁹ eru karlar. Hjá Samtökum álframleiðenda er áætlað að þær losunarheimildir sem fyrirtæki í álframleiðslu þurfi að kaupa á næstu árum nemi innan við 10% af þeim losunarheimildum sem fyrirtækin þurfi á að halda. Þar sem vöruverð á áli er háð heimsmarkaði, taldi starfsmaður félagsins ekki að aukinn kostnaður fyrirtækjanna myndi fara út í vöruverðið heldur frekar yrði framleiðslan aðlöguð losunarheimildunum með því að draga lítilliga úr henni. Undir engum kringumstæðum taldi hann að það hefði áhrif á störf hjá fyrirtækjunum. Innleiðing viðskiptakerfis með losunarheimildir fyrir stjóriðjufyrirtæki virðist því vera nokkuð kynhlutlaus aðgerð. Aðgerðin skapar að vísu nokkur sérfræðingastörf, aðallega hjá Umhverfisstofnun, t.d. stöður lögfræðinga, viðskiptafræðinga og umhverfisfræðinga, en allt eru það sérfræðisvið þar sem nokkuð

¹⁷ Tölur fengnar frá félögunum sjálfum.

¹⁸ Skýrsla samstarfshóps til umhverfisráðherra 2012: Aðgerðir í loftslagsmálum, bls. 19.

¹⁹ Sjá t.d. http://graphics.thomsonreuters.com/RNGS/2011/OCT/POP6_BH.jpg, þar sem kemur fram að konur eigi 1% eigna á heimsvísu, og Global Gender Gap Index 2011, útgefið af World Economic Forum.

kynjablandaður hópur bæði nemur og starfar við. Hjá stofnuninni er kynjhlutfall samkvæmt ársskýrslu 2011, 55% konur og 45% karlar²⁰.

Í flugrekstri hefur viðskiptakerfið verið innleitt. Icelandair, sem er stærsti flugrekstraraðili á Íslandi, þarf að kaupa sér losunarheimildir fyrir árið 2012. Samkvæmt upplýsingum frá gæðastjóra Icelandair, verður ekki gripið til fækkunar starfsfólks til að mæta auknum kostnaði heldur verður kostnaðurinn leiddur út í fargjöldin, líkt og hugmyndin um viðskiptakerfi um losunarheimildir gerir ráð fyrir.

Þá er rétt að líta á neytendur og kynjamynstur neytenda. Tekjudreifing meðal karla og kvenna er ójöfn. Launakannanir og tölur frá Hagstofu Íslands sýna að konur eru tekjuminni en karlar²¹. Árið 2009 höfðu konur t.d. 66% heildarlauna karla, og árið 2011 var meðaltal heildarlauna karla á mánuði 503.000 á meðan meðaltal heildarlauna kvenna var 400.000, skv. Hagstofu Íslands²². Konur höfðu þá 80% af heildarmánaðarlaunum karla, miðað við fulla vinnu. Ef litið er til þeirra sem falla undir lágtekjumörk²³ árið 2011, voru það 9% karla og 9,5% kvenna²⁴, og ef lágtekjumörkin eru hækkuð lítillega, í 70% af miðgildi ráðstöfunartekna, falla 17% kvenna undir það og 15,7% karla²⁵.

Ferðalög eru af mörgum talin til munaðar sem auðvelt er að skera niður úr heimilisútgjöldum (ólíkt t.d. matvörum). Ef verð fargjalda hækkar mun það því hafa meiri áhrif á konur en karla vegna tekjumunar kynjanna. Karlar ferðast meira með flugi en konur og það er t.d. þekkt úr rannsóknum frá hinum Norðurlöndunum að karlar sækja oft frístundir/íþróttir lengra en konur, einnig á milli landa²⁶ (golf, fjallgöngur, skíði, o.s.frv.). Munurinn á flugvenjum kynjanna skýrist af hærri ráðstöfunartekjum karla sem aftur skýrist af hærri stöðum sem karlar gegna á vinnumarkaði. Hækkun fargjalda mun hafa áhrif á bæði kynin en mun meiri áhrif á konur vegna tekjumunarins og minnkar því möguleika kvenna enn frekar á að ferðast, í hvaða tilgangi sem það er gert.

Auk fyrirtækja í flugrekstri eru ferðaskrifstofur háðar því að fólk kaupi af þeim ferðir frá og til landsins með flugi. Þar sem væntanlega verður ekki gripið til samdráttar í millilandaflugi við innleiðingu viðskiptakerfisins heldur hugsanlegum auknum kostnaði velt yfir í fargjöld sbr. upplýsingum frá stærsta flugfélaginu í millilandaflugi á Íslandi, má ætla að litlar breytingar verði á ferðamannastraumi til landsins vegna þessarar aðgerðar, nema fyrir það að hækkun fargjalda til landsins kemur einnig meira niður á konum erlendis þar sem konur alls staðar í heiminum eiga hlutfallslega úr minni

²⁰ Umhverfisstofnun. Ársskýrsla 2011, bls. 8.

²¹ Sjá t.d. http://www.jafnretti.is/D10/_Files/Konur_og_karlar_2012.pdf.

²² <http://www.hagstofan.is/?PageID=2594&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=VIN02010%26ti=Laun+fullvinnandi+launamanna+%E1+almennum+vinnumarkadur%F0i+eftir+starfsst%E9tt+og+kyni+1998%2D2011+%26path=../Database/vinnumarkadur/fulllaun/%26lang=3%26units=Þúsundir króna>

²³ Samkvæmt skilgreiningu Evrópusambandsins eru lágtekjumörkin 60% af miðgildi ráðstöfunartekna á neyslueiningu.

²⁴ <http://www.hagstofan.is/?PageID=2594&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=VIN07113%26ti=Hlutfall+einstaklinga+fyrir+ne%F0an+l%E1gtekjum%F6rk+eftir+l%E1gtekjum%F6rkum+og+kyni+2004%2D2011+++++++%26path=../Database/vinnumarkadur/tekjudreifing/%26lang=3%26units=Hlutfall/Áætlaður fjöldi>

²⁵ <http://www.hagstofan.is/?PageID=2594&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=VIN07113%26ti=Hlutfall+einstaklinga+fyrir+ne%F0an+l%E1gtekjum%F6rk+eftir+l%E1gtekjum%F6rkum+og+kyni+2004%2D2011+++++++%26path=../Database/vinnumarkadur/tekjudreifing/%26lang=3%26units=Hlutfall/Áætlaður fjöldi>

²⁶ Sjá t.d. Helene Oldrup & Michala Hvidt Brengaard: Desk Study om kön, ligestilling og klimaændringer, Nordisk Ministerråd, 2009.

fjármunum yfir að ráða en karlar. Samkvæmt *Skýrslu samstarfshóps til ráðherra 2012* má reikna með aukingu ferðamanna til Íslands sem aftur hefur í för með sér aukna losun í samgöngum innanlands²⁷ þannig að einhverju leyti má búast við jöfnun áhrifa hvað þetta varðar. Einhverra áhrifa gæti þó gætt hjá ferðaþjónustunni en þar er starfsmannahópurinn mun kynjablandaðri en í flugrekstrinum og stóriðjunni og hefðu áhrifin þar því áhrif á bæði kynin. Ef litið er til ferðaskrifstofanna er þar mikill meirihluti almennra starfsmanna konur, en yfirstjórnendur og eigendur eru oftast karlmenn, skv. óformlegri könnun (heimsókn á heimasíður fyrirtækjanna). Síðan eru það önnur störf í ferðaþjónustu, sem eru mjög margvísleg. Starfsleyfishafar í ferðaþjónustu, þeir sem skipuleggja og selja ferðir til ferðamanna innanlands, eru samkvæmt Ferðamálastofu aðallega fyrirtæki sem karlmenn eru í forsvari fyrir. Ekki liggja þó fyrir kynjagreindar upplýsingar um kyn starfsleyfishafa, einungis er reitt á mat starfsmanns Ferðamálastofu. Almennt er því hægt að segja að starfsmenn ferðaþjónustunnar séu kynjablandaður hópur en að eignarhald er að öllum líkindum frekar hjá körlum en konum. Hvað varðar kaup og notkun á tilboðum ferðaþjónustunnar má segja að ef um verðhækkningar verður að ræða mun það hafa meiri áhrif á konur en karla vegna ójöfnuðar í tekjum kynjanna.

Einhverra kynjaáhrifa gæti því í stóriðju, flugsamgöngum og í ferðaþjónustunni en óljóst hver áhrifin verða nákvæmlega enda óvissa um hversu miklar losunarheimildir t.d. stóriðjufyrirtæki þurfi að kaupa sér og á hvaða verði. Í flugsamgöngum má telja líklegt að áhrifin verði sú að flugfargjöld og flugþjónusta hækki og á meðan konur hafa hlutfallslega minni tekjur en karlar, mun slíkt bitna meira á konum en körlum.

Ef litið er til þeirra lykilsurninga sem stuðst er við í þessari skýrslu er fyrst spurt:

Eru aðgerðirnar þannig að þær henta jafnt konum sem körlum? Það er erfitt að segja til um hvort aðgerðirnar gagnast eða bitni á öðru kyninu fremur en hinu þar sem margir óvissuþættir fylgja þessari aðgerð, t.d. hvort Ísland fái undanþágur fyrir losun, o.fl. og hvernig fyrirtækin bregðast við auknum kostnaði þegar til hans kemur. Ef aðgerðirnar hafa þær afleiðingar að fyrirtæki í stóriðju og/eða flugsamgöngum þurfi að draga saman í rekstri og segja upp fólki, sem þó er ólíklegt, mun það frekar bitna á körlum en konum ef gengið er út frá því að kynjunum verði sagt upp í sama hlutfalli og kynjahlutfallið er hjá fyrirtækjunum. Hækkandi fargjöld hjá flugfélögum hefur hinsvegar meiri áhrif á konur en karla, bæði hér á landi og erlendis vegna mismunandi efnahagsstöðu kynjanna.

Skriptist afraksturinn/árangurinn með jöfnum hætti milli kynjanna? Afrakstur þess að minnka gróðurhúsaáhrif á Íslandi gagnast báðum kynjum heilt yfir litið. Ef aðgerðin hefur það í för með sér að vörur og þjónusta hækki, eins og markmið viðskiptakerfisins gerir ráð fyrir, þ.e. að þeir sem þurfa á þjónustunni/vörunni að halda þurfa að greiða fyrir hana, mun afraksturinn verða sá að möguleiki kvenna til ferðalaga minnkar vegna hækkandi flugfargjalda.

Stuðla áhrif aðgerðarinnar að jafnrétti kynjanna? Nei, aðgerðin hefur ekki bein áhrif á jafnrétti kynjanna.

²⁷ Bls. 4.

**Innleiðing viðskiptakerfis
með losunarheimildir**

Kynjaáhrif	Lítill	Áhrifin eru mismunandi eftir því hvort um stóriðju eða flugsamgöngur er að ræða, meiri kynjaáhrifa gæti í flugsamgöngum vegna hækkunar verðlags
Kynjasjónarmið		Hátt hlutfall karla vinnur í þeim geira sem innleiðing ETS hefur áhrif á. Hækkun flugfargjalda hefur meiri áhrif á konur en karla.
Óvissuþættir	Margir	Óvissa ríkir t.d. um árekstra milli alþjóðlegra skuldbindinga og evrópskra reglna; undanþágur, o.fl. Einnig er óvissa um kynjaskiptingu í ferðabjónustunni sem virðist vera kynjablandaðri en stóriðjan og flugreksturinn. Ef sá iðnaður er tekinn með í útreikninga, minnka að öllum líkindum kynjaáhrifin. Frekari kortlagningar og kyngreindum upplýsingum er þörf fyrir ferðabjónustuna
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Mögulega innan stóriðju og áhrif á ráðstöfunartekjur fólks ef flugfargjöld hækka, þ.e. meiri áhrif á konur
Áhrif á ólaunaða vinnu	Óvisst	
Hindranir fyrir því að ná jafnréttismarkm.		Skilgreina þarf jafnréttismarkmið

Í hnotskurn:

Stóriðja: ♂ ♀

Flugsamgöngur: ♀

2. Kolefnisgjald

Markmið loftslagsaðgerðar: Að hvetja til notkunar vistvænna ökutækja, orkusparnaðar, minni losunar GHG og aukinnar notkunar á innlendum orkugjöfum.

Jafnréttismarkmið: Að bæði kynin dragi jafnt úr útblæstri GHG og nota að jöfnu innlenda orkugjafa

Kolefnisgjald sem lagt hefur verið á fljótandi jarðefnaeldsneyti sem notað er á ökutæki og skip, hefur áhrif á alla eigendur slíkra farartækja. Skatturinn er hærri á dísilolíu en á bensín og kemur því í meira mæli við eigendur dísilfarartækja og stórra og orkufrekra bíla en við t.d. eigendur lítilla bensínbíla. Einnig er kolefnisgjaldið lagt á þotueldsneyti ásamt brennsluolíu.

Kortlagning

Sænskar rannsóknir sýna að karlar eru ábyrgir fyrir 75% allrar umferðar einkabíla í Svíþjóð á meðan konur nota almenningssamgöngur í mun ríkara mæli²⁸. Einnig hafa kannanir á Norðurlöndum sýnt fram á að karlar aki fremur stórum og orkufrekum bílum en konur, þeir keyra lengra til vinnu og frístunda og eru frekar einir í bíl en konur. Skýringuna er helst að finna í tekjumun karla og kvenna²⁹. Einnig eru konur oftast farþegar í bíl³⁰ sem endurspeglar hefðbundin kynhlutverk. Íslenskar rannsóknir og kannanir sem vitnað verður til hér á eftir sýna að Ísland er ekki mjög frábrugðið hinum Norðurlöndunum í kynjuðum mun í samgöngum.

Í töflu 3 eru skráð ökutæki á Íslandi 2009-2011 eftir eldsneytisgerð.

Tafla 3. Skráð ökutæki á Íslandi 2009-2011

Allt landið:	2009	2010	2011
Bensín	198.311	197.504	173.604
Dísil	72.617	72.735	63.625
Tvinn (þ.e. bensín/rafmagn)	517	547	615
Annað ³¹	9 ³²	153	304
Alls	271.454	270.939	238.148

Í töflunni kemur fram að ökutækjum hefur fækkað á undanförunum árum og að fækkun hefur orðið á bæði bensín og dísilbílum en sýnir á sama tíma að skráning rafmagns/bensínbíla (tvinn) hefur aukist. Þar sem nýskráningum ökutækja hefur fjölgað, skv. töflu 4 hér að neðan, má búast við því að afskráningar eldri ökutækja sé nokkur.

²⁸ http://www.sfr.is/files/Kyn%20og%20loftslagsbreytingar_glaerur_K%C3%81_345031858.pdf

²⁹ Sjá t.d.: H. Ordrup & Hvidt Brengaard: *Desk Study om køn, ligestilling og klimaændringer*. Nordisk ministrerråd 2009.

³⁰ Sama heimild.

³¹ Undir þennan flokk falla t.d. metanbílar og aðrir eldsneytisgjafar t.d. rafmagn/dísil bílar, etanólbílar, metan/rafmagnsbílar, o.s.frv. Þessi flokkur kom fyrst til árið 2010.

³² Árið 2009 var flokkurinn „Annað „ ekki til en allir níu bílarnir sem ekki féllu undir hina flokkana eru eingöngu rafmagnsbílar.

Í töflu 4 er farið nánar ofan í nýskráningar bíla á árunum 2009-2011 og kynjagreint eignarhald þeirra. Einnig kemur fram hversu mörg ökutæki eru í eigu fyrirtækja.

Tafla 4. Nýskráningar ökutækja 2009-2011 og eignarhald eftir kyni (kona, karl, fyrirtæki)

Allt landið:	2009/%³³	2010/%	2011/%
Nýskr. ökutækja alls:	4.180	4.381	5.475
Fólksbifreiðar, bensín:			
Kona	519/44%	558/45%	515/45%
Karl	651/56%	688/55%	632/55%
Fyrirtæki	461	1247	1768
Fólksbifreiðar, dísil:			
Kona	142/26%	118/29%	358/33%
Karl	394/74%	286/71%	720/67%
Fyrirtæki	227	316	1158
Fólksbifr. bensín/rafm.:			
Kona	10/67%	11/55%	32/54%
Karl	5/33%	9/45%	27/46%
Fyrirtæki	4	8	9

Tafla 4 sýnir í fyrsta lagi að karlar eru í meirihluta eigenda fólksbifreiða, eða 55-56% eigenda á árunum 2009-2011 ef einungis er tekin skiptingin milli kynja (fyrirtæki ekki með). Tekið skal fram að jeppar og jepplingar eru skilgreindir sem fólksbifreiðar. Hlutfallið er í beinum tengslum við launa- og eignahlutföll karla og kvenna en eins og áður hefur verið greint frá eru konur hlutfallslega eignaminni en karlar og launamunur kynjanna er nokkur. Nánast engin breyting er á hlutfallinu milli ára 2009-2011, hvað varðar fólksbifreiðar sem ganga fyrir bensíni. Munurinn á eign kynjanna á dísilbifreiðum er meiri en fer minnkandi. Hlutfall kvenna sem eiga dísilbifreið er nokkuð lægra en karla sem eiga bensínbifreið. Samkvæmt Félagi íslenskra bifreiðaeigenda má ætla að jeppar séu almennt frekar drifnir af dísil en bensíni. Út frá því mati má þó ætla að konur eigi (litlar) fólksbifreiðar frekar en jeppa. Árið 2009 voru konur 44% eigenda bensínbifreiða en 26% eigenda dísilbifreiða. Á meðan nánast engin breyting varð á eigendasamsetningu bensínbifreiða hefur hinsvegar orðið breyting á eign kvenna á dísilbifreiðum. Hlutfallið hefur hækkað úr 26% árið 2009 í 33% árið 2011. Það gæti þýtt að konur kaupir í meira mæli jeppa en áður en þó er ekki hægt að fullyrða það þar sem margar litlar fólksbifreiðar ganga fyrir dísil. Ef um jeppakaup er að ræða er hugsanlegt að sú hlutfallslega aukning kvenna meðal dísilbifreiðaeigenda gæti haldist í hendur við atvinnuleysistölur sem leiða í ljós að á fyrstu árunum eftir bankahrunið, 2009 og 2010, voru karlar í meirihluta þeirra sem voru atvinnulausir³⁴. Viðsnúningur á atvinnuleysistölum varð síðan um mitt ár 2011³⁵. Hlutfallslega fleiri

³³ Einungis er tekið eignarhlutfall kvenna og karla, ekki fyrirtækja.

³⁴ <http://www.vinnumalastofnun.is/files/jan.11.pdf>

³⁵ Konur hafa verið í meirihluta þeirra sem eru atvinnulausir frá júlí 2011, með undantekningu á fyrstu þremur mánuðum ársins 2012; sjá „mánaðarlegar skýrslur um stöðu á vinnumarkaði“, á heimasíðu Vinnumalastofnunar: www.vinnumalastofnun.is

konur í vinnu eftir bankahrun gætu skýrt aukna eign kvenna á dísilbifreiðum. Athygli vekur að mikil aukning varð í nýskráningum dísilbifreiða hjá öllum árið 2011, þrátt fyrir að kolefnisgjald er hærra á dísil en bensíni.

Þegar kemur að eign rafmagns/bensínbíla (tvinn) eru konur í meirihluta eigenda öll árin, þar eru karlar í minnihluta, frá 33% eigenda árið 2009 til 46% eigenda árið 2011. Það er því ljóst að konur velja frekar bifreiðar sem nota, að hluta, innlandan orkugjafa og eru mun sparneytnari en hefðbundnir bensín- og dísilbílur. Síðast en ekki síst vekur athygli hér að mikil aukning er á nýskráningum bensín/rafmagnsbíla (tvinn) á milli árána 2010 og 2011.

Í könnun sem Capacent gerði fyrir sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðina um ferðir fólks á tímabilinu október til desember 2011 kemur í ljós að svipuð kynjaskipting er um að ræða í samgöngumáta á Íslandi og á hinum Norðurlöndunum og vísað var til hér að framan. Í könnun Capacent kom í ljós að 64% karla og 58% kvenna ferðuðust sem bílstjórar dagana sem könnunin var gerð og 12% karla/drengja og 19% kvenna/stúlkna voru farþegar í einkabíl³⁶. Karlar nota því frekar einkabíl en konur og konur eru oftast farþegar í einkabílum en karlar, nákvæmlega eins og rannsóknirnar frá Danmörku og Svíþjóð gefa til kynna.

Kolefnisgjald kemur einnig við aðila í rekstri líkt og flugrekstri og fiskiskipaflotann. Um flugrekendur var fjallað í kafla 1 og má segja að hér sé um sama ferli að ræða. Aukinn rekstrarkostnaður er leiddur út í vöruverð sem hefur meiri áhrif á konur en karla vegna tekjumunar kynjanna. Síðan verður að líta til afleiddra starfa: ferðaþjónustunnar, o.s.frv. sem er nokkuð kynjablandaður starfsvettvangur.

Hvað varðar fiskiskipaflotann þá er ein lykilaðgerða Aðgerðaáætlunarinnar sú að auka notkun lífeldsneytis í stað jarðefnadísils og því verður fjallað um fiskiskipaflotann í kafla 6. Almennit má segja um kolefnisgjaldið að ef það hefur aukinn kostnað í för með sér fyrir útgerðirnar sem leiðir til hagræðingar í formi uppsagna starfsfólks að þá eru karlar í meirihluta starfsfólks í þeim geira. Það eru þó engar vísbendingar um að til þeirra aðgerða verði gripið.

Kynjasjónarmið og kynjaáhrif

Afleiðingar aðgerðarinnar felast í auknum útgjöldum fyrir einstaklinga/heimilin, ásamt rekstraraðilum sem nota bifreiðar í rekstri. Kynjasjónarmiðin við þessa aðgerð eru falin í því að karlar og konur nota mismunandi farartæki og samgöngumáta. Konur eiga frekar sparneytnari bíla en karlar og nota síður einkabíl en karlar. Ef báðum kynjum er ætlað að bera „kostnaðinn“ við það að koma í veg fyrir stórfelldar loftslagsbreytingar verður sérstaklega að beina sjónum að körlum til þess að fá þá til að taka þátt í því, til jafns við konur, að draga úr losun GHG með því að aka minni og/eða sparneytnari bílum og festa kaup á vistvænum ökutækjum til jafns við konur. Þessi aðgerð getur einnig haft áhrif á tíma fólks með þeim hætti að ef rekstrarkostnaður einstaklinga og/eða heimila hækkar vegna kolefnisgjaldsins væru það frekar konur en karlar sem gæfu bílinn upp á bátinn vegna munar á fjárhagsstöðu kynjanna og nýttu í stað hans almenningssamgöngur eða hjól/göngur. Það er í sjálfu sér jákvæð áhrif hvað varðar umhverfis- og loftslagsmál og einnig ein af lykilaðgerðunum tíu eins og fram kemur í Aðgerðaáætluninni, þ.e. að efla hjólreiðar, göngur og almenningssamgöngur (sjá nánar kafla

³⁶ Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins. Heildarskýrsla. Október – desember 2011, bls. 8.

5). Þetta hefur hinsvegar mikil áhrif á tíma fólks þar sem mun meiri tími fer í að ferðast um í strætó en á einkabíl, og kæmi því sérstaklega niður á tíma kvenna, sem samkvæmt rannsóknum bæði hér á landi og erlendis sýna að vinna í mun meira mæli ólaunuð heimilis- og umönnunarstörf³⁷. Þetta gæti aftur dregið úr frítíma kvenna sem áfram getur komið niður á heilsu kvenna og vellíðan.

Ef stefnt er að því að jafnréttissjónarmiðið náist verður því að gæta að þessum kynjamun og sjá til þess að karlar í mun meira mæli sjái ávinning þess að kaupa og nota vistvænar bifreiðar í sama mæli og konur nota þær nú þegar. Þar sem vistvænir bílar eru enn nokkuð dýrir í innkaupum miðað við hefðbundnar bifreiðar er athyglisvert að konur eigi frekar vistvæna bíla heldur en karlar, eins og kemur fram í töflu 4. Vegna tekjumunar kynjanna ætti því ekkert að vera því til fyrirstöðu að karlar veldu einnig vistvæna bíla í sama hlutfalli og konur. Einhver hugarfarsbreyting og ímyndarbreyting virðist þurfa að ráðast í, í því sambandi. Það veltur því töluvert á því hvort og hvernig náð er til karla til að fá þá í auknum mæli til að velja sparneytnari bifreiðar og vistvænni samgöngumáta, hvort jafnréttismarkmið þessarar aðgerðar ná fram að ganga. Ef það tekst mun aðgerðin stuðla að auknu jafnvægi í ferðamáta kynjanna.

Er aðgerðin þannig að hún henti jafnt konum sem körlum? Aðgerðin hentar síður konum en körlum því konur eru tekjuminni en karlar og hafa aukin útgjöld því meiri áhrif á þær. Á móti kemur þó að karlar eiga fleiri, stærri og orkufrekari bifreiðar en konur og því koma aukin útgjöld einnig við karlana en ef tillit er tekið til tekjumunar kynjanna hentar aðgerðin betur körlum en konum.

Skiptist afraksturinn/árangurinn með jöfnum hætti milli kynjanna? Samkvæmt töflu 4. eiga karlar fleiri og orkufrekari bíla en konur. Ef markmið kolefnisgjalds ber árangur, þ.e. að einstaklingar og fyrirtæki kaupi frekar vistvæn ökutæki en orkufrek, má ætla að aðgerðin ná ekki að minnka kynjabilið sem er til staðar í eign og stærð ökutækja, nema að jafnréttismarkmiðið náist. Tekjumunur kynjanna liggur einnig til grundvallar þeim mun sem er í bílaeign. Afleiðingarnar aðgerðarinnar geta líka haft neikvæð áhrif á tíma kvenna og lífsgæði.

Stuðla áhrifin að jafnrétti kynjanna? Aðgerðin þyrfti að ganga lengra með því að beina sjónum sérstaklega að körlum til að ná fram jafnri stöðu kynjanna þar sem kynjabil er þegar til staðar. Jöfnun kynjabils felur þó ekki endilega í sér jafnrétti kynjanna.

³⁷ Sjá t.d. doktorsritgerð Gyðu Margrétar Pétursdóttur í kynjafræði: „Within the aura of gender equality: Icelandic work culture, gender relations and family responsibility: a holistic approach“. HÍ: 2009.

Kolefnisgjald		
Kynjaáhrif	Lítill	Hefur meiri fjárhagsleg áhrif á konur en karla og hugsanlega meiri áhrif á tíma kvenna en karla
Kynjasjónarmið		Bílaeign karla er meiri en kvenna og karlar eiga fleiri orkufrekari bíla en konur. Tekjur kvenna eru minni en karla
Óvissuþættir	Engir	Ekki sjáanlegir
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Eykur útgjöld bifreiðaeigenda, konur eru tekjuminni en karlar
Áhrif á ólaunaða vinnu	Já	Ef fólk leggur bifreiðum sínum vegna vaxandi rekstrarkostnaðar og færir sig yfir í almenningssamgöngur, hefur það áhrif á þá ólaunuðu vinnu sem konur inna að jafnaði meira af hendi en karlar
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		Ná sérstaklega til karla, fá þá til að kaupa sparneytnari ökutæki í auknum mæli en nú er, a.m.k. til jafns á við konur
Hindranir fyrir því að ná jafnréttismarkm.		Ef ekki er gerður greinarmunur á þeim kynjamun sem þegar er fyrir hendi
Annað?		Aðgerðin getur haft neikvæð áhrif á lífsgæði kvenna (með minni tíma til afþreyingar)

Í hnotskurn: ♀

3. Breytt kerfi skatta og gjalda á bíla og eldsneyti

Markmið loftslagsaðgerðar: Að hvetja til aukinna kaupa á sparneytnum ökutækjum

Jafnréttismarkmið: Að bæði kynin velji sparneytin ökutæki

Þessi aðgerð hefur áhrif á alla notendur og eigendur farartækja og hefur svipuð áhrif og kolefnisgjaldið, þ.e. aukin útgjöld fyrir bifreiðaeigendur sérstaklega eigendur orkufrekra bifreiða. Markmiðið með aðgerðinni er að fá einstaklinga og fyrirtæki til að velja orkuminni faratæki með því að hækka skatta og gjöld á orkufrek farartæki. Í aðgerðinni felst að fara á í fræðsluherferð samfara breytingunum og gildir þá það sama og í aðferðinni um kolefnisgjald; að beina sjónum einkum að körlum sem eiga hlutfallslega fleiri bíla og stærri og orkufrekari bíla en konur.

Aðgerðin hentar bæði körlum og konum, en hefur líkt og kolefnisgjaldið meiri áhrif á konur en karla vegna kynbundins launamunar, meiri ólaunaðrar vinnu þeirra og umönnunarhlutverki, þar sem aðgerðin hefur áhrif á tekjur og getur einnig haft áhrif á tíma fólks og þar með lífsgæði.

Ef árangur næst af þessari aðgerð mun fólk í auknum mæli festa kaup á sparneytnum ökutækjum. Ef jafnréttismarkmiði á að ná, verður að beina sjónum sérstaklega að körlum og þar með má segja að árangurinn af aðgerðinni og þátttökunni í því að draga úr GHG náist á þann hátt að árangur og þátttaka deilist jafnt niður á konur og karla, mælt í útblæstri farartækja. Aðgerðin stuðlar ekki að jafnrétti kynjanna.

Breytt kerfi skatta og gjalda á bíla og eldsneyti

Kynjaáhrif	Lítill	Þau sömu og í aðgerð 2: kolefnisgjald. Hefur áhrif á tekjur kvenna sem eru að jafnaði minni en karla
Kynjasjónarmið		Þau sömu og í aðgerð 2: Karlar eiga fleiri og orkufrekari bíla en konur og eru tekjuhærri. (Frí)tími kvenna er minni en karla
Óvissuþættir	Engir	Ekki sjáanlegir
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Hefur áhrif á tekjur því útgjöld bifreiðaeigenda aukast. Áhrifin meiri á konur en karla því konur eru tekjuminni
Áhrif á ólaunaða vinnu	Já	Vegna vaxandi útgjalda gætu einhverjir, og þá sérstaklega konur, þurft að hætta að nota einkabifreið og færa sig yfir í almenningssamgöngur eða hjólreiðar sem tekur lengri tíma og hefur áhrif á þá ólaunuðu vinnu inn á heimilum sem konur inna að jafnaði meira af hendi en karlar
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		Höfða þarf sérstaklega til karla að kaupa sparneytnari ökutæki
Hindranir fyrir því að ná jafnréttismarkm.		Að fyrirliggjandi kynjamunur á bílaeign verði virtur að vettugi

Í hnotskurn: ♀

4. Notkun ríkis og sveitarfélaga á sparneytnum og vistvænum ökutækjum

Markmið loftslagsaðgerðar: Skapa fordæmi í því að velja sparneytin og loftslagsvæn ökutæki

Jafnréttismarkmið: Að gera starfstéttum kvenna og karla jafnt undir höfði

Við fyrstu sýn virðist ekki sterkur kynjavinkill á því að ríki og sveitarfélög skipti út eldri bifreiðum fyrir vistvænar. Hjá hinu opinbera eru mörg störf hinsvegar nokkuð kynbundin. Innan heilsugæslunnar er heimahjúkrun nánast eingöngu unnin af konum, en í því starfi eru opinberir bílar notaðir til að fara á milli heimila. Aðrir vinnustaðir líkt og Vegagerðin, Landsvirkjun, Strætó o.fl. eru karllægir vinnustaðir. Erfitt reyndist að fá upplýsingar frá ríkinu (Ríkiskaupum og Fjársýslunni) um það á hvaða sviðum bifreiðaskiptin hafa verið gerð og/eða á hvaða starfssviði verður næst ráðist í kaup á vistvænum bifreiðum. Einn (kven)ráðherra hefur fengið vistvæna bifreið til umráða (tvinnbíll) og eitt ráðuneyti hefur haft tímabundin afnot af rafmagnsbíl, þ.m.t. (kven)ráðherra ráðuneytisins. Sá bíll hefur þó aðallega verið lánaður út til annarra ríkisstofnana. Auk æðsta stjórnarsýslustigs var leitað til einstakra stærri ríkisstofnana þar sem liggur fyrir að bifreiðar eru notaðar í rekstrinum.

Kortlagning

Hjá Landsvirkjun starfa 243, þar af 75 konur, eða 31%³⁸. Hjá Landsvirkjun eru skráðar 80 bifreiðar og tvær af þeim ganga fyrir innlendum orkugjöfum, báðar eru til umráða fyrir starfsmenn í Reykjavík þar sem einnig er jöfnust kynjaskipting innan fyrirtækisins, þ.e. á skrifstofu forstjóra (52% karlar og 48% konur) og á fjármálsa sviði, sem er reyndar eina sviðið þar sem fleiri konur en karlar starfa á (33% karlar og 67% konur). Langflestir bílanna eru fyrir Orkusvið Landsvirkjunar þar sem alls 121 einstaklingar starfa, konur eru þar 19% starfslíðs. Hér vekur athygli að af þeim tveimur bifreiðum sem eru vistvænar, tilheyra þeir þeim hluta fyrirtækisins þar sem konur eru til jafns að fjölda eða fleiri en karlar.

Hjá Strætó bs. eru 153 vagnstjórar og af þeim eru 12 konur, eða 8%. Einungis tveir metanvagnar eru í eigu félagsins en alls eru 76 vagnar í rekstri³⁹. Í bígerð er þó að fara í rammaútboð á vistvænum bifreiðum⁴⁰.

Hjá Vegagerðinni, þar sem ríkisbifreiðar eru notaðar í miklum mæli, er mikill meirihluti starfsfólks karlar, eða 85%, konur 15%⁴¹. Ekki fengust upplýsingar um vistvænar bifreiðar hjá stofnuninni.

Hjá Reykjavíkurborg fengust nákvæmari upplýsingar. Á Innkaupaskrifstofu Reykjavíkurborgar fengust þær upplýsingar að u.þ.b. 40% af bílaflota borgarinnar hefur verið skipt út fyrir metanbíla. Byrjað var á öllum minni bifreiðum borgarinnar, alls 49, og var 70% af þeim hjá Heimaþjónustu Reykjavíkurborgar, þar sem meirihluti kvenna starfar eða 220 konur af 226 starfsmönnum alls. Hin 30% bifreiðanna dreifðust um öll svið borgarinnar, þ.á.m. fékk borgarstjórinn metanbíl.

³⁸ Skv. upplýsingum frá Landsvirkjun. Tölur um starfsfólk Landsvirkjunar miðað við 1. apríl 2012.

³⁹ Skv. upplýsingum frá Strætó bs.

⁴⁰ Skv. upplýsingum úr umhverfisráðuneyti.

⁴¹ Tölurnar ná yfir fastráðna starfsmenn og eru fengnar á heimasíðu vegagerðarinnar: <http://www.vegagerdin.is/um-vegagerdina/starfsmenn/>

Kópavogsbær, annað stærsta sveitarfélag landsins, hefur ekki fest kaup á vistvænum bifreiðum, einungis eru keyptir litlir og sparneytnir bílar ef skipta þarf út bifreiðum⁴². Ekki liggja fyrir áform um að kaupa vistvænar bifreiðar.

Hafnarfjarðabær á einn metanbíl og er hann í notkun á umhverfis- og framkvæmdasviði bæjarins. Þar starfa alls 42, þar af 1 kona⁴³.

Kynjasjónarmið

Hér er að finna kynjasjónarmið sem lúta að því að vinnumarkaðurinn er kynskiptur og þar sem nú þegar hefur verið skipt út eldri bifreiðum fyrir vistvænar, hefur það helst verið gert á sviðum þar sem konur vinna eða konur vinna til jafns við karla. Á sterkum karlavígjum hefur síður verið ráðist í breytingar.

Kynjaáhrif

Kynjaáhrifin hér eru sú að ekki er litið jafnt til kvenna og karla á vinnumarkaði. Þótt það sé í sjálfu sér jákvætt að skipta út orkufrekum bifreiðum drifnum af jarðefnaolíum, virðast litlar og sparneytnar bifreiðar ekki njóta sömu (virðingar)stöðu og eldri bifreiðarnar, ef marka má þá skiptingu á milli sviða þar sem útskiptingin hefur farið fram. Það er þekkt að störf kvenna (þ.e. kvennastörf/störf sem aðallega eru unnin af konum) njóta ekki sömu virðingar og störf karla (og karlastörf). Það kemur fram í launamun kynjanna en hefðbundin karlastörf eru hærra verðsett (þ.e. betur launuð) en hefðbundin kvennastörf. Einnig hefur það komið fram í könnunum á þróun launa innan einstakra atvinnugreina, að innan þeirra greina sem konur hafa í ríkum mæli haslað sér völl, og karlar gegndu áður, hafa laun lækkað umtalsvert. Dæmi um þetta eru laun kennara.

Ef litið er til lykilsurninganna að þá hentar þessi aðgerð jafnt konum sem körlum og afraksturinn, þ.e. orkusparnaður, og þar af leiðandi efnahagslegur sparnaður hins opinbera, ætti einnig að gagnast jafnt konum sem körlum. Athuga verður hinsvegar að ekki verði einungis (eða í fyrstu) ráðist í að skipta út eldri bílum fyrir vistvæna á kvennasviðum ef gæta á jafnræðis milli kynjanna. Karlasviðin verða einnig að taka þátt í vistvæðingu ríkisbifreiða til jafns á við kvennasviðin. Ef ríki og sveitarfélög vilja fara með góðu fordæmi í þessum efnun þarf einnig að huga að því fordæmi sem skapast af því að skipta út bifreiðum á kvennasviðum hins opinbera. Það sendir ákveðin skilaboð um hefðbundnar kynjaímyndir þess efnis að karlar þurfi stóra og orkufreka bíla frekar en konur sem jafnframt getur haft tilvísanir í virðingu. Þessi aðgerð gæti verið tækifæri fyrir hið opinbera að tengja hana ímyndarsköpun, bæði um vistvænan ferðamáta sem og stöðluðum kynjaímyndum. Ekki verður séð að aðgerðin stuðli að jafnrétti kynjanna heldur sé nokkuð kynhlutlaus, ef teknir eru inn óvissuþættirnir um hvar bílum verður fyrst skipt út og á hvaða sviðum stendur til að ráðast í næstu útskiptingar.

⁴² Upplýsingar frá umhverfissviði Kópavogsbæjar.

⁴³ Upplýsingarnar eru frá umhverfis- og framkvæmdasviði bæjarins.

Notkun ríkis og sveitarfélaga á sparneytnum og vistvænum ökutækjum		
Kynjaáhrif	Lítill	Opinberum bílum hefur einkum verið skipt út fyrir umhverfisvæna og sparneytna bíla á sviðum þar sem konur starfa
Kynjasjónarmið		Kynbundinn vinnumarkaður, hvar eru sparneytnu bílarnir fyrst teknir í notkun?
Óvissuþættir	Nokkrir	Ekki eru til heildarupplýsingar um það hvar hefur verið skipt út bifreiðum ríkisins né á hvaða sviðum verður næst ráðist í að skipta út gömlum bifreiðum yfir í vistvænar
Áhrif á atvinnu/tekjur	Óvisst	
Áhrif á ólaunaða vinnu	Nei	
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		Tryggja að ekki verði einungis skipt út bílum á kvennavinnustöðum ríkis og sveitarfélaga
Hindranir fyrir því að ná jafnréttismarkm.		Ef t.d. í fyrstu verði ráðist í breytingar á ökutækjum á sviðum þar sem einkum vinna konur, t.d. í heimahjúkruninni
Annað?		Framkvæmd aðgerðarinnar hingað til ýtir undir sjónarmið hefðbundinna kynhlutverka með því að láta konum í té vistvænar bifreiðar en ekki körlum

Í hnotskurn: ♀

5. Efling göngu, hjólreiða og almenningssamgangna sem valkosts í samgöngum

Markmið loftslagsaðgerðar: Að fleiri noti umhverfisvænni samgöngumáta en einkabíl

Jafnréttismarkmið: Að skapa jafna möguleika fyrir bæði kyn á vistvænum samgöngumáta

Á hinum Norðurlöndunum nota konur í ríkara mæli almenningssamgöngur en karlar. Í könnun sem danska Umferðarstofan (Vejdirektoratet) gerði fyrir nokkrum árum kemur fram greinilegt kynjamynstur í samgöngumáta Dana, en einnig skiptir máli hvar fólk býr (í borgum eða dreifbýli) og að einhverju leyti skiptir einnig staða fólks á vinnumarkaði máli þegar það velur samgöngumáta; því hærri stöðum sem fólk gegnir því líklegra er það til að nota einkabíl og jafnframt að ferðast lengra⁴⁴. Í könnuninni kom einnig í ljós að konur ferðast yfirleitt styttra en karlar til vinnu og konur fara á fleiri staði en karlar til og frá vinnu, t.d. með viðkomu á leikskóla/skóla. Í höfuðborginni (Kaupmannahöfn) notuðu helmingi fleiri karlar einkabíl en konur og konur voru mun fleiri sem farþegar í einkabílum en karlar, sbr. sænska könnunin sem vísað var til hér að framan (sjá bls.14). Samkvæmt dönsku könnuninni nota konur almenningssamgöngur helmingi meira en karlar en álíka margar konur og karlar nota hjól sem aðalsamgöngumáta sinn.

Meginskýringarnar á því að karlar aki fremur einkabíl en konur, eru þær að karlar eru að meðaltali efnaðri en konur og gegna hærri stöðum en konur, sem lýsir samtímis kynskiptum vinnumarkaði og launamun kynjanna. Einnig hefur vinna á heimilum áhrif á samgöngumáta karla og kvenna. Þar sem konur verja meiri tíma til heimilisstarfa en karlar, velja þær fremur launuð störf sem eru nálægt heimilinu⁴⁵.

Greining á ferðamáta íbúa höfuðborgarsvæðisins sem Capacent gerði 2009 fyrir öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðina, og vísað var til í kafla 2, er eina könnunin sem gerð hefur verið undanfarin ár á ferðamáta almennings á Íslandi (höfuðborgarsvæðinu)⁴⁶. Könnunin hefur að geyma einhverjar kynjagreindar upplýsingar. Fyrsta spurning könnunarinnar var hversu margar ferðir viðkomandi hefði farið þá um daginn og síðan hvernig ferðamátinn hefði verið og hvert viðkomandi hefði verið að fara. Þessar upplýsingar voru síðan greindar eftir kyni, aldri, búsetu, hjúskaparstöðu, o.fl.

Kortlagning og kynjasjónarmið – göngur og hjólreiðar

Samkvæmt könnun Capacent, notuðu 5% karla/drengja hjól sem farartæki það tímabil sem könnunin var gerð á meðan 2% kvenna/stúlkna gerðu það⁴⁷. Einnig var fólki gert kleift að merkja við hvort það hjólaði allt árið, hluta úr ári eða að það hjólaði aldrei. Karlar/drengir sem hjóluðu allt árið voru 17%,

⁴⁴ Helene Ordrup og Michala Hvidt Breengaard 2009: Desk study om kön, ligestilling og klimaændringer, bls. 23.

⁴⁵ Sama heimild.

⁴⁶ Sjá: Capacent 2011: Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins. Heildarskýrsla. Október – desember 2011.

⁴⁷ Sama heimild, bls. 8. Spurt var: hvernig fórstu/barnið þitt í ferðina?

meðan konur/stúlkur voru 8%; hluta úr ári var hlutfall karla 47% en kvenna hærrí, eða 51% og af þeim sem hjóluðu aldrei voru karlar 36% en konur 42%⁴⁸. Það eru því fleiri karlar sem hjóla en konur.

Í sniðtalinu Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar fyrir árin 2009, 2010 og 2011, þar sem taldir voru hjólandi vegfarendur, kom í ljós að hjólaumferð hefur aukist um helming síðustu tvö árin og á milli árána 2009 og 2010 jókst hún um 66%. Á þessum þremur árum hefur því fjöldi þeirra sem hjóla aukist um ríflega 150%. Allar kannanir á ferðavenjum benda til þess að hjólreiðum fer vaxandi. Einnig var leitað eftir áliti sérfræðinga og voru þeir allir sammála um að karlar hjóli meira en konur en að hlutur kvenna væri vaxandi. Hjá Landssamtökum hjólreiðamanna töldu menn að hlutfall kvenna sem nota hjólreiðar sem aðalsamgöngumátann sé minna en karla, en fari stöðugt vaxandi. Því má ætla að á Íslandi og sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu, fari hjólandi vegfarendum fjölgandi og að þar séu karlar í meirihluta. Samkvæmt erlendum könnunum er mikilvægara fyrir konur en karla að aðstæður til hjólreiðanna séu sem bestar, t.d. að það séu sérstakar hjólreinar- og stígar og að lýsing sé góð á stígum. Hér á landi hefur verið talað um að of mikið sé lagt upp úr sérstökum hjólreiðafatnaði sem fælir konur frekar en karla frá hjólreiðunum og því mikilvægt að leggja áherslu á að allskyns útbúnað sé ekki endilega þörf ef á að fá konur sérstaklega til að taka upp hjólreiðar sem sinn aðalsamgöngumáta⁴⁹.

Hvað varðar eflingu þess að fólk gangi til vinnu, skóla o.s.frv. er það mikilvægara fyrir konur en karla að hafa góða lýsingu á göngustígum líkt og hjólreiðastígum. Konur eiga frekar á hættu en karlar að verða fyrir kynbundnu ofbeldi. Það er því mikilvægt að ef efla á göngustíga þurfa þeir að vera aðgengilegir jafnt konum sem körlum, með góðri lýsingu en einnig þannig að auðvelt sé að ferðast um með barnavagna. Þar sem konur verja að meðaltali meiri tíma í fæðingarorlofi og umönnun barna, nota konur að öllum líkindum gönguleiðir í hverfum borgarinnar í meira mæli en karlar nú þegar. Auk barnavagna fylgja þeim oft en ekki önnur lítil börn. Í könnun Capacent sem vísað var til hér að ofan kom fram að 16% stúlkna/kvenna og 14% drengja/karla voru fótgangandi þá daga sem könnunin fór fram. Þar er það staðfest að stúlkur/konur noti frekar göngustíga- eða leiðir en drengir/karlar.

Við eflingu gönguleiða mun það auka möguleika kvenna á að komast á milli staða en ef jafna á kynjabilið sem fyrir liggur í göngum sem samgöngumáta, þarf að höfða sérstaklega til karla. Hér eru því um kynjasjónarmið að ræða. Ef jafna á möguleika feðra/karla til að nota göngustíga í sama mæli og mæður/konur, þyrfti frekar að koma til jafnari möguleika á fæðingarorlofi og öðrum umönnunartíma fyrir þá. Þegar hvatt er til aukinnar göngu, þarf að taka mið af því að konur verja nú þegar meiri tíma til ólaunaðrar vinnu á heimilum og við umönnun barna. Karlar vinna aftur að meðaltali lengur á viku en konur og því þarf að taka tillit til þess. Það að konur sjáist frekar en karlar í hverfum borgar og bæja á göngu með barnavagna, lýsir kynjaskiptri umönnunarmenningu og kynjaskiptum vinnumarkaði.

⁴⁸ Sama heimild og að ofan, bls. 43.

⁴⁹ Samkvæmt fulltrúa Landssamtaka hjólreiðamanna.

Kortlagning og kynjasjónarmið - almenningssamgöngur

Fjölgun hefur verið meðal farþega hjá Strætó bs. á árunum 2009-2011. Ferðum einstaklinga hefur fjölgað um u.þ.b. milljón á milli árunna⁵⁰. Ekki liggja fyrir kynjagreindar upplýsingar frá talningum Strætó bs. en ef rýnt er í könnun Capacent má sjá að ekki var kynjamunur hjá þeim sem höfðu tekið strætó þá daga sem könnunin fór fram, 4% karla og kvenna svöruðu því til að þau hefðu tekið strætó⁵¹. Hinsvegar, þegar spurt var: Hversu oft tekur þú eða barnið þitt að jafnaði strætó, svöruðu 15% kvenna/stúlkna að þær ferðuðust með strætó tvisvar sinnum í viku eða oftar á meðan karlar/drengja voru 13%. Fleiri karlar en konur sögðust einnig aldrei taka strætó: 56% á móti 53% kvenna⁵². Þetta er í anda þess sem kannanir á hinum Norðurlöndunum hafa staðfest: að konur noti fremur almenningssamgöngur en karlar. Hér gætir því kynjasjónarmiða enda má segja að það að fleiri konur noti almenningssamgöngur í stað einkabíls sé í tengslum við þann fjárhagslega mun sem er til staðar milli kynjanna.

Kynjaáhrif

Þessi aðgerð getur haft áhrif á möguleika fólks að samræma atvinnu og fjölskyldulíf. Ef hvetja á sérstaklega til þess að fólk gangi, hjóli og noti almenningssamgöngur í meira mæli til að komast á milli staða, hefur það áhrif á tíma fólks og þá sérstaklega ólaunuð heimilis- og umönnunarstörf. Sá aukni tími sem fer í samgöngur verður ekki tekinn af launaðri vinnu heldur þeirri ólaunuðu. Samkvæmt öllum rannsóknum og könnunum vinna konur ólaunuð störf í meira mæli en karlar. Tíminn sem fer í samfélagslega þátttöku og möguleika á félagslegri virkni skerðist einnig. Ef tímafrekir samgöngumátar, líkt og göngur, hjólréiðar og almenningssamgöngur – andspænis einkabílum – eiga að verða alvöru valkostur fyrir konur og karla, verður að ráðast fyrst að ójafnri byrði kynjanna á heimilisstörfum, þ.e. samræma þarf betur atvinnu- og fjölskyldulíf.

Ef litið er til ávinnings þess efnis að ef karlar í auknum mæli notuðu almenningssamgöngur, hjóluðu eða gengju, má áætla að sú háa slysa- og dánartíðni meðal karla í umferðinni lækki. Samkvæmt Umferðarstofu eru að jafnaði 2/3 þeirra sem aka í umferðinni karlar og 1/3 konur. Smávæginleg óhöpp sem bæði karlar og konur valda eða verða fyrir eru í samræmi við það hlutfall. Hinsvegar skekkjast hlutföllin nokkuð við alvarleg slysa og dauðsföll í umferðinni: Meðaltal síðustu 10 ára (2002-2011) skiptast þannig að 68% látinna eru karlar en 32% konur og alvarlega slasaðir eru 65% karlar og 35% konur⁵³. Þar sem um banaslys hefur verið að ræða eru karlkyns öikumenn 85% en kvenkyns öikumenn 15%. Að draga úr bifreiðanotkun karla leysir ekki vanda alvarlegra slysa eitt og sér þar sem í umræðunni er talað um að áhættuhegðun karla sé mun meiri en kvenna og gæti sú hegðun einfaldlega færst frá einum stað (bílaumferð) yfir í aðra, t.d. í hjólaumferð, þ.m.t. göngustíga.

Ef árangur næst með þessari aðgerð þarf að beina sjónum sérstaklega að körlum svo að fyrirliggjandi kynjamunur í samgöngumáta jafnist út. Ef aðgerðin á auk þess að auka jafnrétti kynjanna og jafna möguleika beggja kynja að nota vistvæna samgöngumáta, er það nauðsynlegt. Einnig þarf að greiða net hjóla- og göngustíga og gera þá aðgengilegri og öruggari þannig að þeir henti konum jafnt sem

⁵⁰ Skv. upplýsingum frá Strætó bs.

⁵¹ Capacent könnun, bls. 8.

⁵² Sama heimild, bls. 34.

⁵³ Tölur frá umferðaröryggisviði Umferðastofu.

körlum. Fyrirliggjandi munur í samgöngumáta kvenna og karla má að hluta til rekja til tekjumismunar kvenna og karla.

Fyrstu lykilsurningunni, um hvort aðgerðin henti jafnt konum sem körlum, verður hér að svara neitandi. Konur bera byrðar ólaunaðs umönnunarkerfis í mun meira mæli en karlar og því lengri tími sem fer í samgöngur, því meiri tími er tekinn af hvíldar- og afþreyingartíma þeirra. Þess vegna verður sérstaklega að breyta atferli karla í samgöngumálum. Konur er nú þegar „umhverfisvænni“ í samgöngumáta sínum en karlar. Ef tekið er tillit til jafnréttismarkmiða aðgerðarinnar gæti árangurinn af þessari aðgerð átt þátt í því að jafna út þann mun sem er á samgöngumáta kynjanna og tækifærum karla og kvenna til að nota umhverfisvæna samgöngumáta. Sem slík stuðlar aðgerðin ekki að jafnrétti kynjanna en gæti jafnað út muninn á milli þeirra í þessu tilliti.

Efling göngu, hjólréiða og almenningsamgangna		
Kynjaáhrif	Miðlungs ⁵⁴	Hefur áhrif á tíma; að samræma vinnu og heimilislíf
Kynjasjónarmið		Karlar og konur nota ekki vistvæna samgöngumáta til jafns. Tíminn sem fer í að hjóla, ganga eða nota almennings-samgöngur er mun meiri en ef notuð er einkabifreið. Tími til ólaunaðra umönnunar- og heimilisstarfa er meiri hjá konum en körlum
Óvissuþættir	Engir	Ekki sjáanlegir
Áhrif á atvinnu/tekjur	Mögulega	Ef unnið er fjarri heimili er möguleiki á því að almenningsamgöngur ná ekki þangað og þá þarf að nota einkabíl
Áhrif á ólaunaða vinnu	Já	Það tekur lengri tíma að nota almenningsamgöngur, hjól eða göngur frekar en einkabíl og tekur því tíma frá ólaunaðri vinnu, þ.e. umönnun barna og heimilisverkum sem konur inna af hendi í meira mæli en karlar
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		Að beina sjónum sérstaklega að körlum þegar hvatt er til að velja vistvænni ferðamáta
Hindranir fyrir því að ná jafnréttismarkm.	Já	Ef ekki er viðurkenndur sá kynjamunur sem til staðar í samgöngumáta karla og kvenna. Einnig: stærri byrði kvenna í ólaunaða umönnunarkerfinu
Annað?		Tryggja þarf öryggi á göngu- og hjólréiðastígum með tilliti til sérstakra aðstæðna kvenna (að verða t.d. ekki fyrir ofbeldi)

Í hnotskurn: ♀ ♀

⁵⁴ Þótt í þessari aðgerð sé hlutfallslegi munurinn milli kynjanna í samgöngumáta ekki mikið meiri en ca. 40/60 skipting, þ.e. lítil kynjaáhrif, er hér valið að meta hina ólaunuðu vinnu sem bætist á konur vegna vals á vistvænum samgöngumáta það mikinn að hann ná til 30/70 skiptingar og verði þannig miðlungs kynjaáhrif.

6. Notkun lífoldsneytis á fiskiskipaflotann

Markmið loftslagsaðgerðar: Að minnka losun GHG um allt að 70% á hagkvæman hátt

Jafnréttismarkmið: Óljóst

Þessi liður Aðgerðaáætlunarinnar hefur nánast eingöngu áhrif á útgerðarfyrirtæki og væntanlega einhver áhrif á starfsemi í landbúnaði. Störf skapast einkum í landbúnaði ef stefnt er að því að lífoldsneytið verði íslenskt. Það er þó einnig hægt flytja inn. Hjá Siglingastofnun hefur verið unnið að tilraunaverkefni með bændum í repjurækt en enn sem komið er notar ekkert íslenskt fiskiskip lífoldsneyti.

Kortlagning

Í Aðgerðaáætluninni er jurtaolía nefnd sérstaklega (t.d. repjuolía) sem eldsneytisgjafi sem gæti tekið við af jarðefnaolíu. Repjurækt skapar störf í landbúnaði en meirihluti bænda eru karlar samkvæmt tölum frá Hagstofu Íslands: árið 2011 voru karlar 73% þeirra sem stunduðu landbúnað. Um 25-30 bændur hafa tekið þátt í tilraunaverkefninu í repjurækt sem Siglingastofnun hefur stýrt, skv. upplýsingum frá verkefnisstjóra verkefnisins. Hjá Siglingastofnun starfa 49 karlar og 14 konur, samkvæmt heimasíðu stofnunarinnar⁵⁵.

Hjá útgerðarfyrirtækjunum sjálfum starfa einnig í miklum meirihluta karlar og við það að taka í notkun nýja eldsneytisgjafa á fiskiskiptaflotann, myndi einhver tæknivinna skapast að auki. Tæknimenntun er enn mjög karllægt fag; skv. kynjagreindum tölum frá Hagstofu Íslands eru karlar t.d. í miklum meirihluta þeirra sem gegna störfum véla- og vélgæslufólks, eða 83% á meðan konur eru 13% (tölur fyrir árið 2011).

Kynjaáhrif

Hér gætir kynjasjónarmiða sem gætu haft þau kynjuðu áhrif að við framkvæmd þessarar aðgerðar skapist frekar störf fyrir karla en konur. Af því er fjárhagslegur ávinnungur fyrir karla. Ef stefnt er að því að nota íslenska repju sem eldsneytisgjafa á fiskiskipaflotann þarf töluverð repjurækt að hefjast. Á málþingi á Grand hóteli 20. júní 2012.⁵⁶ kom hinsvegar fram að bændur í repjurækt sækjast frekar eftir því að selja repjuolíuna til matvælaframleiðslu en til eldsneytis, því fyrir það fæst hærra verð. Undir það sjónarmið var tekið hjá Siglingastofnun og jafnframt bent á að við núverandi aðstæður fari um 85% repjuræktar til manneldis og 15% til notkunar sem orkugjafi sem sé nægjanlegt magn olíu til orkugjafar. Ekkert skip hafi tekið upp þennan nýja orkugjafa en í framtíðinni er hægt að nýta repjuna bæði til manneldis og sem orkugjafa.

Enn sem komið er ríkir nokkur óvissa um hvaðan lífoldsneytinu er ætlað að koma en tæknivinnan yrði eftir sem áður að mestu framkvæmd af körlum.

⁵⁵ <http://sigling.is/pages/344>.

⁵⁶ Yfirskrift málþingsins, sem haldið var af Nýsköpunarmiðstöð Íslands, var: Þróun eldsneytisnotkunar á Íslandi – í lofti, á láði og legi.

Ef kafað er dýpra í möguleg kynjaáhrif þessarar aðgerðar má benda á, eins og gert er í Aðgerðaáætluninni, að síaukin notkun lífoldsneytis á vélar getur haft þau neikvæðu áhrif að ræktarland verði í auknum mæli tekið fram fyrir ræktun til manneldis. Þetta gæti aftur haft í för með sér hækkun matvælavæðs og kemur það frekar niður á konum en körlum vegna tekjumunar kynjanna.

Ef lítið er til lykilsurninganna, þ.e. hvort aðgerðirnar henti jafnt konum sem körlum, hvort ávinningurinn skiptist jafnt á milli kynjanna og hvort áhrifin stuðli að auknu jafnrétti, má ætla að aðgerðin henti í sjálfu sér báðum kynjum en lítið kemur þó til kasta kvenna þar sem að aðgerðin sjálf útheimtir vinnu af hefðbundnum karlastörfum. Aðgerðin stuðlar því ekki í sjálfu sér að jafnrétti kynjanna.

Notkun lífoldsneytis á fiskiskipaflotann		
Kynjaáhrif	Miðlungs	Ekkert fiskiskip notar lífoldsneyti en repjurækt er hafin af íslenskum bændum; skapar störf fyrir karla
Kynjasjónarmið		Fleiri karlar starfa við landbúnað og þeirri vinnu sem skapast við breytingarnar
Óvissuþættir	Nokkrir	T.d. hvaðan lífoldsneytið á að koma og hvernig íslenskum bændum tekst til með repjurækt
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Skapar einkum vinnu fyrir karla
Áhrif á ólaunaða vinnu	Óvisst	
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		þarf að skilgreina jafnréttismarkmið

Í hnotskurn:  

7. Rafvæðing fiskimjölsverksmiðja

Markmið loftslagsaðgerðar: Að fiskimjölsframleiðsla losi sama og ekkert af GHG

Jafnréttismarkmið: Óljóst

Þessi aðgerð hefur líkt og notkun lífoldsneytis á fiskiskipaflotann áhrif á fyrirtæki, bæði fiskimjölsverksmiðjurnar sjálfar sem og fyrirtæki sem starfa á sviðum þar sem störf skapast vegna aðgerðarinnar, t.d. á verkfræðistofum, rafmagnsverkstæðum og ýmis tæknistörf sem sjá um útfærslur og framkvæmd sjálfra breytinganna.

Kortlagning

Skráð fyrirtæki í fiskimjölsframleiðslu hjá Samtökum fiskvinnslustöðva eru ellefu og eru þau staðsett víðsvegar um landið. Heimtur á upplýsingum um kynjadreifingu starfsfólks fiskimjölsverksmiðja voru ekki góðar en þó var rætt við marga sem ekki gáfu frekar upp kynjasamsetningu innan fyrirtækjanna frekar en fjölda starfsfólks, þ.e. nefndu að því væri þannig háttáð að í sjálfri bræðslunni störfuðu eingöngu karlar, einhverjar konur störfuðu þó þar við þrif. Á skrifstofum fyrirtækjanna voru einhverjar konur starfandi og var hlutfall kvenna hjá fyrirtækjunum á bilinu 4%-39%⁵⁷, hjá þeim sem gáfu upp fjölda. Sem dæmi má nefna að hjá Fiskimjölsverksmiðjunni Eskju á Eskfirði eru konur 4% af starfsliðinu og hjá HB Granda 9%⁵⁸.

Skráðir verkfræðingar hjá Verkfræðingafélagi Íslands eru 2.241 og af þeim eru 16% konur en af nýjum félögum, síðustu 43 sem bættust við í hópinn, eru 43% konur sem lýsir vaxandi ásókn kvenna í verkfræðifagið⁵⁹. Hjá Rafiðnaðarsambandi Íslands eru á skrá 2.250 rafvirkjar, þar af 24 konur sem eru um 1% þeirra sem eru á skrá⁶⁰. Tæknivinna ýmiss konar er einnig að mestu í höndum karla. Þeir sem vinna við fiskiðnað eru einnig karlmenn í meirihluta skv. tölum frá Hagstofu Íslands. Árið 2011 voru karlar 62% þeirra sem unnu í þessum iðnaði og konur 38%.

Kynjasjónarmið

Hér er að finna kynjasjónarmið þar sem störf í fiskimjölsverksmiðjum eru karllæg og þau störf sem skapast við að rafvæða fiskimjölsverksmiðjurnar eru einnig að mestu karlastörf samkvæmt kortlagningunni hér að framan. Það var einnig sjónarmið viðmælenda sem allir störfuðu hjá fiskimjölsverksmiðjum.

Svör við lykilspurningunum eru líkt og við aðgerðina um notkun lífoldsneytis á fiskiskipaflotann að aðgerðin hentar fremur körlum en konum því þau störf sem skapast eru einkum fyrir karla. Afraksturinn af því að setja aðgerðina í gang gagnast því einkum körlum. Áhrifin stuðla ekki sérstaklega að jafnrétti kynjanna.

⁵⁷ 39% starfsfólks Loðnuvinnslunnar eru konur. Hátt hlutfall kvenna í vinnu hjá Loðnuvinnslunni, samanborið við önnur fyrirtæki í fiskimjölsbræðslu, skýrist af störfum í frystihúsi Loðnuvinnslunnar; þar starfa fleiri konur en karlar. Í sjálfri bræðslunni eru 13 karlar og 3 konur.

⁵⁸ Tölur fengnar frá fyrirtækjunum sjálfum.

⁵⁹ Tölur frá formanni Verkfræðingafélags Íslands.

⁶⁰ Tölur fengnar frá Rafiðnaðarsambandi Íslands, í júní 2012.

Rafvæðing fiskimjölsverksmiðja		
Kynjaáhrif	Mikil	Störf skapast aðallega fyrir karla
Kynjasjónarmið		Aðallega karlar starfa hjá fiskimjölsverksmiðjum og við þau störf sem skapast við breytinguna, s.s. hjá verkfræðingum, rafvirkjum og við tæknivinnu
Óvissuþættir	Fáir	Hvort t.d. rafmagn fáist allsstaðar til breytinganna
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Skapar störf einkum fyrir karla
Áhrif á ólaunaða vinnu	Óvisst	
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		þarf að skilgreina jafnréttismarkmið

Í hnotskurn: 

8. Aukin skógrækt og landgræðsla

Markmið loftslagsaðgerðar: Að auka skógrækt og landgræðslu

Jafnréttismarkmið: Að stuðla að efnahagslegu jafnræði kynjanna

Engin ein aðgerð í Aðgerðaáætluninni er áætlað að skili eins mikilli minnkun losunar GHG og aukin skógrækt og landgræðsla. Stefnt er að því að binding kolefnis úr andrúmsloftinu vegna eflingar landgræðslu og skógræktar skili að lágmarki 775 Gg bindingu árið 2020⁶¹. Þessi aðgerð er ein af lykilaðgerðum í loftslagsmálum Íslands.

Skógrækt og landgræðsla verða greind hvort í sínu lagi enda aðskildar aðgerðir í loftslagsbókhaldi til UNFCCC⁶² og gagnvart Kyoto skuldbindingum. Bændur og aðrir landeigendur eru lykilþátttakendur í aðgerðum um aukna skógrækt og landgræðslu. Í töflu 5 eru kynjagreindar upplýsingar um þá sem stunda landbúnað, fengnar hjá Hagstofu Íslands⁶³.

Tafla 5. Kynjagreindar upplýsingar um þá sem stunda landbúnað á Íslandi

Ár:	Konur, fjöldi	Konur, hlutfall	Karlar, fjöldi	Karlar, hlutfall
2009	1500	31%	2800	69%
2010	1600	34%	3100	66%
2011	1300	27%	3600	73%

Eins og fram kemur í töflunni hefur fjöldi þeirra sem stunda landbúnað fjölgað milli ára, sérstaklega karla á milli árána 2010 og 2011. Viðmælendur hjá fagstofnunum líkt og Landgræðslu ríkisins og Skógrækt ríkisins höfðu margir orð á því að oft eru bújarðir skráðar á karla þótt um sé að ræða hjón, karl og konu, sem búi og starfi á býlinu. Ætla má að kynjaskekkjan sem kemur fram í töflu 6 sé ekki eins mikil ef tekið er mið af því hverjir beri ábyrgð og vinni þau störf sem eru á bújörðum, og þ.m.t. einnig þeirra sem taka þátt í landgræðslu- og skógræktarverkefnum. Ekki er þó hægt að ganga út frá því vísu að karlkyns bóndi sem skráður er fyrir bújörð, eigi sambýlis- eða eiginkonu.

Kynjahlutfallið í töflu 6 er athyglisvert í ljósi þess að skv. Hagstofu Íslands voru yfir 60% þeirra sem brautskráðust frá námi í landbúnaði á háskólastigi árið 2010, konur. Það hlutfall er í nokkru samræmi við kynjahlutfall brautskráðra á háskólastigi almennt, 25-64 ára, en 39% kvenna og 28% karla á þessum aldri eru með háskólamenntun. Konur eru í meirihluta brauðskráðra á háskólastigi, nema á sviði verkfræði, framleiðslu og mannvirkjagerðar annarsvegar og hinvegar á sviði raunvísinda, stærðfræði og tölvunarfræði (þar er þó nánast jöfn skipting milli kynja)⁶⁴.

⁶¹Skilar nú ca. 470 Gg bindingu skv. Skýrslu samstarfshóps til umhverfisráðherra 2012, mynd 7, bls. 15.

⁶²The United Nations Framework Convention on Climate Change.

⁶³<http://www.hagstofan.is/?PageID=2594&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=VIN01103%26ti=Starfandi+eftir+a+tvinnugreinum%2C+kyni+og+b%FAsetu+2008%2D2011%2C+%CDSAT2008+%28NACE+REV+2%2E%29+%%26pa+th=../Database/vinumarkadur/rannsoknir/%26lang=3%26units=Fjöldi>

⁶⁴http://www.jafnretti.is/D10/_Files/Konur_og_karlar_2012.pdf

Kortlagning skógræktar

Ríkis- og atvinnutengd skógræktarverkefni eru fjölbreytileg. Með tilkomu landshlutaverkefnanna í skógrækt hefur verið skapaður grundvöllur fyrir fólk um allt land sem vill búa áfram á jörðum sínum þrátt fyrir að búskapur einn og sér standi ekki undir rekstri búans. Landgræðsluskógar er skógræktar- og uppgræðsluverkefni á vegum skógræktarfélaganna í samstarfi við Landgræðslu ríkisins, Skógrækt ríkisins og umhverfisráðuneytið. Skógræktarverkefnið Hekluskógar hefur einnig verið starfrækt síðan 2005 og miðar að því að endurheimta birkiskóg í nágrenni Heklu til að draga úr áhrifum eldgosa og öskufosk. Fram að tilkomu þessara verkefna var skógrækt að mestu á framtaki Skógræktar ríkisins og vinnu skógræktarféлага og sjáfboðaliða.

Fyrsta landshlutaverkefninu var komið á fót með lögum árið 1991 (Héraðsskógar) og síðan hafa hin landshlutaverkefnið bæst við. Verkefnið lúta stjórn skipaðri af sjávarútvegs- og landbúnaðarráðherra.

Starfsmenn Skógræktar ríkisins skiptast eftir kyni á þann hátt að 26% starfsfólks eru konur en 74% eru karlmenn. Skógræktarstjóri er karlmaður. Kynjagslasiða er því hjá þeirri stofnun sem fer framkvæmd og stefnumörkun í skógræktarmálum.

Hjá stjórnnum og starfsmönnum landshlutaverkefnanna er kynjahlutfallið örlítið jafnara, eins og sjá má í töflu 6.

Tafla 6. Kynjaskipting stjórna og framkvæmdastjóra landshlutaverkefna og Hekluskóga

<i>Landshlutaverkefni:</i>	Konur í stjórn	Karlar í stjórn	Framkvæmdastjóri
Austurlandsskógar	0	3	kvk
Suðurlandsskógar	2	1	kk
Vesturlandsskógar	1	2	kk
Skjóluskógar, Vestfjörðum	1	2	kk
Norðurlandsskógar	2	1	kvk
Hekluskógar	0	3	kk
Samtals	6 (33%)	12 (67%)	2 kvk/4 kk (33%/67%)

Heildarkynjaskiptingin í stjórnnum landshlutaverkefnanna ásamt Hekluskógum nær ekki 40/60 skipingu og því er þar kynjagslasiða. Hver stjórn fyrir sig er skipuð 3 einstaklingum og á því hin lögbundna 40/60 skipting ekki við hér því hún gildir einungis fyrir stjórnir sem í sitja fleiri en 3 einstaklingar. Kynjaskipting framkvæmdastjóranna nær heldur ekki því hlutfalli.

Bændur gera samning við landshlutaverkefnið. Bændur og búalið eru þau sem síðan framkvæma sjálfa landgræðsluna. Ekki liggja fyrir kynjagreiðar upplýsingar úr öllum landshlutaverkefnum um hver sé skráður fyrir skógræktarverkefnunum, eins og fram kemur í töflu 7. Allar tölur eða athugasemdir eru frá starfsmönnum landshlutaverkefnanna sjálfra.

Tafla 7. Kynjagreindar upplýsingar um samningsaðila landshlutaverkefnanna.

	Konur	Karlar	Hjón	Einkahluta/sveitarfél.
Austurland	16	81	14	22
Suðurland	ca. 50%	ca. 50%	100% ⁶⁵	
Vesturland	Nokkuð jafnt..	..hlutfall milli..	..kynjanna ⁶⁶	
Vestfirðir	1	8	28	11
Norðurland	ca. 50%	ca. 50%	100% ⁶⁷	

Þar sem ekki lágu fyrir kynjagreindar upplýsingar hjá öllum skógræktarverkefnum er ekki hægt að slá föstu hver kynjaskiptingin er nákvæmlega. Ef tekið er mið af kynjaskiptingu þeirra sem halda þess konar bókhald má sjá að karlar eru í meirihluta skógræktarbónda og því má ætla að karlar séu einnig í meirihluta þar sem kynjabókhald hefur ekki verið haldið. Þetta má einnig gera með tilvísun í „áru kynjajafnréttis“ sem minnst var á í inngangi þessarar skýrslu, þ.e. að fólk áætli skiptingu milli kynjanna sem jafna þótt við nánari eftirgrennslan komi í ljós að skiptingin er langt frá því að vera jöfn. Flestir viðmælendur tóku þó fram að á mörgum skógræktarbæjum, þar sem karl er skráður fyrir bæði búi og verkefni, er um að ræða hjón, karl og konu, sem bæði taka þátt og bera ábyrgð á skógræktarverkefnum. Það er þó ekki hægt að ganga út frá því sem vísu að þegar karl er skráður fyrir verkinu að hann eigi sjálfkrafa sambýliskonu. Einnig finnast tilfelli þess að konurnar starfa utan búsinns við önnur störf í þéttbýliskjörnum. Þess vegna væri gagnlegt að fá kynjagreindar tölur um þá sem skráðir eru fyrir verkefninu. Annað starfsfólk skógræktarbænda er að sögn forstöðumanna/framkvæmdastjóra landshlutaverkefnanna frekar karlar en konur þótt engar tölur yfir fjölda starfsmanna né kyn þeirra séu fyrir hendi. Flestir nefndu að bændurnir sjálfir ásamt öðru heimilisfólki sæju um að planta trjám en annað fólk sæi t.d. um grisjun o.þ.h. Skógarhöggsmenn eru t.d. í langflestum tilfellum karlar; þeir vinna meðal annars að grisjun skóganna og síðan er það jarðvinnsla og girðingavinna sem allir viðmælendur/svarendur töldu að væri nánast eingöngu í höndum karla.

Þeir sem svöruðu fyrirspurnum um hvort samdráttur hefði orðið í greininni á undanförunum árum, svöruðu því til að samdráttur hefði orðið umtalsverður eða um helmingssamdráttur. Þetta á einkum við um fjárveitingar og samdráttur hefur þar af leiðandi verið meðal starfsfólks skógræktarverkefnanna. Sem dæmi má nefna að árið 2007 voru ársverk hjá Hérðas- og Austurlandsskógum 5,5 er eru nú 3,2, skv. framkvæmdastýru verkefnisins. Ekki var minnst á samdrátt hjá bændum en nefnt að fjöldi gróðursettra plantna hefur dregist saman.

Allt að 97% kostnaðar við skógræktarverkefnið er greiddur af ríkinu. Þeir styrkir til bænda eru því fjármunir sem að mestu falla körlum í hlut við þessa aðgerð.

⁶⁵ Ekki er haldið kynjabókhald um verkefnið hjá Suðurlandsskógum en upplýsingarnar byggjast á svörum framkvæmdastjóra Suðurlandsskóga.

⁶⁶ Ekki eru til gögn hjá Vesturlandsskógum um fjölda skógræktarbænda, en niðurstöðurnar í töflunni byggja á svari framkvæmdastjóra verkefnisins.

⁶⁷ Ekki eru til kynjagreind gögn hjá Norðurlandsskógum en niðurstöður í töflunni byggja á svörum framkvæmdastýru verkefnisins.

Fjöldamörg félagasamtök og sjálboðaliðar koma að skógrækt. Stærstu félagasamtökin á sviði skógræktar eru Skógræktarfélag Íslands með um 7.500 félaga⁶⁸. Að sögn framkvæmdastjóra félagsins er kynjaskiptingin „nokkuð jöfn“ meðal félaganna en ekki er skráð kyn í félagatali. Hjá félaginu skipa sjö manns stjórn, þar af tvær konur eða 29%. Starfsmenn félagsins eru sjö, þar af tvær konur, einnig 29% af heildinni. Framkvæmdastjóri er karl. Samkvæmt framkvæmdastjóra eru aðildarfélög um 60 talsins, 50 þeirra mjög virk, og taldi hann að það hallaði nokkuð á konur hlutfallslega í stjórnnum skógræktarfélaganna. Skógræktarfélögin gera bindandi samninga, oft við sveitarfélög, um framkvæmd skógræktarverkefna. Mikið af gróðursetningu er unnin í sjálfboðavinnu eða af unglingum í bæjarvinnu.

Kynjasjónarmið

Það eru kynjasjónarmið þegar kemur að skógrækt. Eins og framangreindar upplýsingar gefa til kynna eru þeir sem vinna við skógrækt í meirihluta karlar, bæði þeir sem vinna að rannsóknum og ákvarðanatöku (Skógrækt ríkisins) sem og skógarbændur. Einnig eru þeir sem sitja í stjórnnum og móta stefnu t.d. skógræktarverkefnanna, að meirihluta karlar. Hvað varðar bændurna má þó ætla að fleiri konur komi þar að vinnu en tölur gera ráð fyrir, einfaldlega vegna þess að hjón skrá frekar karlinn fyrir starfsleyfi sínu en konuna, eins og þegar hefur verið tekið fram.

Kynjaáhrif

Kynjaáhrifin hér eru þau að með aukinni skógrækt skapast einkum störf fyrir karla sem bæði styrkir atvinnu þeirra og fjárhagsstöðu.

Kortlagning landgræðslu

Hjá Landgræðslu ríkisins starfa 52 og er hlutfall kvenna 35% og karla 65%. Landgræðslustjóri er karl. Nokkur samdráttur hefur orðið hjá Landgræðslunni á undanförunum árum sem hefur leitt til uppsagna starfsfólks og annarrar hagræðingar í starfsmannahópnum (ekki ráðið í stöður þeirra sem hætta vegna aldurs, o.s.frv.). Hjá Landgræðslu ríkisins er lítið svo á að þeir sem þar starfi, starfi að landgræðslu þótt þeir „fari ekki sjálfir út með sáðpokann“. Landgræðslan vinnur einnig með bændum sem skilgreina má sem landgræðslubændur, en það eru þeir sem taka þátt í verkefninu *Bændur græða landið* og er stýrt af Landgræðslunni. Verkefnið á sögu allt til ársins 1990 og þurfa bændur sem taka þátt í verkefninu að undirgangast skilyrði sem Landgræðslan setur um að landið sé lítið gróið og að beitarálag sé hóflegt. Bændur fá 85% kostnaðar áburðakaupa greiddan og landgræðsluverkefnastjórn lætur þeim í té grasfræ þar sem þess er talin þörf⁶⁹. Einnig eru hjá Landgræðslunni í gangi verkefni um landgræðslu sem lúta að hvatningu og fræðslu til almennings, landeigenda, sumarbústaðaeigenda o.s.frv.

Ekki liggja fyrir kynjagreindar upplýsingar um verkefnið *Bændur græða landið* en í ár eru 614 skráðir sem þátttakendur í verkefninu. Það er mat verkefnisstýru verkefnisins, að flest verkefni séu skráð á karla eða 90-95% verkefnanna, en að eiginkonur bændanna taki einnig þátt í verkefnunum. Hún telur ekki að bændur þurfi eða hafi ráðið utanaðkomandi starfskrafta til vinnunnar.

⁶⁸ Upplýsingar fengnar frá framkvæmdastjóra félagsins.

⁶⁹ Landgræðsla ríkisins: *Bændur græða landið*. Ársskýrsla 2012, bls. 3.

Kynjasjónarmið

Sömu kynjasjónarmið gilda fyrir landgræðslu og fyrir skógræktina, þ.e. karlmenn eru í meirihluta ákvörðunar- og stefnumótunaraðila sem og landgræðslubænda.

Kynjaáhrif

Kynjaáhrifin eru þau sömu og í skógræktinni, þ.e. að störf skapast frekar fyrir karla en konur með aukinni landgræðslu. Landið, þ.e. bújarðirnar, sem einkum er skráð á karlana verður einnig verðmætara.

Svör við lykilspurningunum eru á þá leið að aðgerðirnar henta jafnt konum og körlum en afraksturinn skapar einkum störf fyrir karla. Aðgerðirnar stuðla ekki að jafnrétti kynjanna.

Efling skógræktar og landgræðslu		
Kynjaáhrif	Miðlungs	Aðgerðin skapar einkum störf fyrir karla
Kynjasjónarmið		Störf í landbúnaði (skógrækt og landgræðslu) er karllægur geiri
Óvissuþættir	Nokkrir	Óvissa er helst bundin við skráningarkerfið í landbúnaði og einnig í landshlutaverkefnum í skógrækt og landgræðslu
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Styrkir eru veittir bændum í landgræðslu og skógrækt. Land þeirra verður verðmætara með verkefnum sem hefur jákvæð áhrif á afkomu þeirra
Áhrif á ólaunaða vinnu	Óvisst	Gæti hugsanlega aukið ólaunaða vinnu kvenna á bújörðum?
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		Tryggja að skráningarkerfi í landbúnaði sé með þeim hætti að tveir einstaklingar, eða fleiri geti verið skráðir fyrir búi og landi. Einnig að tryggja að bæði kynin fái úthlutað styrkjum úr styrkjakerfi ríkisins
Hindranir fyrir því að ná jafnréttismarkm.		Ef ekkert er gert í því að breyta núverandi skráningarkerfi í landbúnaði

Í hnotskurn: 

9. Endurheimt votlendis

Markmið loftslagsaðgerðar: Að draga úr losun koldíoxíðs vegna framræsts votlendis

Jafnréttismarkmið: Óvisst

Ekki er gert ráð fyrir að endurheimt votlendis skili miklum árangri fram til 2020 enda um langtímaaðgerð og markmið að ræða. Í *Skýrslu samstarfshóps til umhverfisráðherra 2012* kemur fram að ekki verði farið í fjárfrekar aðgerðir af hálfu ríkisvaldsins vegna ástandsins í ríkisfjármálum, þannig að það eitt og sér gerir það að verkum að fyrst um sinn verða ekki mikil kynjaáhrifi af þessari aðgerð, þ.e. ef hún verður ekki framkvæmd að neinu ráði. En ef til hennar kæmi þarf að kortleggja greinina sem einkum fellur undir stjórn Landgræðslu ríkisins. Eins og fram kemur hér að framan er nokkur kynjahalli hjá Landgræðslunni, eða 35/65 prósentu skipting milli kynjanna og eru þar karlar í meirihluta. Þó er jöfn kynjaskipting meðal núverandi héraðsstjóra Landgræðslunnar, sem fara eða færu hugsanlega með stjórn slíkra verkefna ef til þeirra kæmi, 4 konur og 4 karlar.

Samkvæmt Landgræðslu ríkisins hefur lítið verið um aðgerðir í endurheimt votlendis undanfarin ár. Þó má segja að með því landi sem er grætt upp og breytist í votlendi – sem er talsvert skv. Landgræðslunni – er unnið að þessari aðgerð óbeint. Einnig er um að ræða einhverja endurheimt votlendis í kjölfar vegavinnu, þ.e. ef leggja þarf veg sem þurrkar upp landssvæði er Vegagerðinni skylt að bæta tapið upp með því að endurheimta votlendi annarsstaðar.

Ef lítið er til verksins sjálfs eru þar um að ræða störf sem nánast eingöngu eru mönnum af körlum, það eru störf á hinum ýmsu vinnuvélum ásamt bændunum sjálfum sem eru í meirihluta karlmenn. Landeigendurnir, sem frekar eru karlar en konur, gætu einnig hagnast af aðgerðinni þar sem land þeirra verður að öllum líkindum verðmætara fyrir vikið.

Það má því segja að ef ráðist væri í þessa aðgerð að einhverju marki mundi hún gagnast körlum frekar en konum þar sem aðgerðin skapa einkum körlum vinnu. Einnig er hugsanlegt að um aukna ólaunaða vinnu verði að ræða fyrir landeigendur sem eru í meirihluta karlar. Þar má þó gera ráð fyrir að ólaunuð störf bætist einnig á konur þar sem samkvæmt viðmælendum eru konur oftast einnig á bújörðunum. Aðgerðin stuðlar ekki að jafnrétti kynjanna í sjálfu sér.

Endurheimt votlendis		
Kynjaáhrif	Lítill	Störf skapast frekar fyrir karla en konur en engin verkefni eða aðgerðir liggja fyrir
Kynjasjónarmið		Fleiri karlar vinna á vettvangi landbúnaðar og landgræðslu
Óvissuþættir	Nokkrir	Hvort og hvenær verði ráðist í framkvæmd þessarar aðgerðar
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Landeigendur hagnast á verðmætara landi
Áhrif á ólaunaða vinnu	Mögulega	Aukin vinna þeirra sem búa á bújörðunum
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.		þarf að skilgreina jafnréttismarkmið

Í hnotskurn: ♂

10. Efldar rannsóknir og nýsköpun í loftslagsmálum

Markmið loftslagsaðgerðar: Að efla rannsóknir og nýsköpun í loftslagsmálum

Jafnréttismarkmið: Að stuðla að jöfnun áhrifum karla og kvenna í fræðasamfélaginu

Nokkur verkefni eru nefnd í Aðgerðaáætluninni sem þegar hefur verið byrjað á eða eru í undirbúningi og er Nýsköpunarmiðstöð Íslands þátttakandi og/eða styrktaraðili margra þeirra. Þrjú þessara verkefna fengust kynjagreindar upplýsingar um.

Einnig er í ýmsa sjóði að sækja fyrir þá sem sinna rannsóknum og nýsköpun. Rannsóknarmiðstöð Íslands, Rannís, er opinber miðstöð sem veitir stuðning við rannsóknir, rannsóknatengt nám, tækniþróun og nýsköpun. Stofnunin er náinn samstarfsaðili Vísinda- og tækniráðs og hefur það hlutverk að veita faglega aðstoð og þjónustu við undirbúning og framkvæmd vísinda- og tæknistefnu ráðsins. Rannís aðstoðar vísinda- og tæknisamfélagið með rekstri samkeppnissjóða, aðstoð og kynningu á alþjóðlegum sóknarfærum og samstarfsmöguleikum, auk þess að kynna áhrif rannsókna og nýsköpunar á þjóðarhag.

Mikilvægt er einnig að draga fram hér að helmingur þeirra tekna sem ríkið fær af sölu losunarheimilda verða settar í Loftslagssjóð sem hefur það markmið að styðja við verkefni sem stuðlað geta að samdrætti í losun GHG, aðlögun að afleiðingum loftslagsbreytinga og aukinni þekkingu almennings á loftslags-breytingum af mannavöldum, afleiðingum þeirra og mögulegum aðgerðum til að sporna við þeim. Þetta gerir sjóðurinn með því að styrkja rannsóknir á þessu sviði og sinna verkefnum í fræðslu til almennings, stofnana og fyrirtækja og með því að styrkja verkefni í endurheimt votlendis og aukinni skógrækt og landgræðslu.

Kortlagning

Nýsköpunarmiðstöð Íslands er opinber stofnun sem „hvetur til nýsköpunar og eflir framgang nýrra hugmynda í íslensku atvinnulífi með virkri þátttöku í rannsóknarverkefnum og stuðningur við frumkvöðla og fyrirtæki“, eins og segir á heimasíðu miðstöðvarinnar⁷⁰. Nýsköpunarmiðstöðin er umsjónaraðili og/eða samstarfsaðili að nokkrum verkefnum sem ýtt hefur verið úr vör undir formerkjum rannsókna og nýsköpunar í loftslagsmálum. Þau þrjú sem upplýsingar fengust um eru eftirfarandi:

1. Námskeiðið *Orkubóndinn*, sem haldið var 7 sinnum víðsvegar um landið. Um 900 manns sóttu námskeiðið, konur 35% og karlar 65%. Ekki fékkst upplýst hverjir komu að fræðslunni.
2. Verkefnið *Ljósvarpinn*. Ein kona og tveir karlar stóðu að verkefninu.
3. Samstarfsverkefni við fyrirtæki á Norðurlöndum sem skoðar forsendur fyrir framleiðslu á vetni með háhitarafgreiningu og nýtingu þess, sem Norrænar orkurannsóknir styrktu. Tveir karlar komu að vetnisverkefnahluta verkefnisins og ein kona og einn karl að verkefninu um háhitaefni fyrir álver.

⁷⁰ <http://www.nmi.is/um-okkur/thjonusta/>

Það er kynjahalli í öllum verkefnum, körlum í vil. Meðaltal kynjahallans er 69% af körlum sem komu að verkefnum og 31% konur.

Hjá Nýsköpunarmiðstöð Íslands starfa 90 manns, 34 konur (38%) og 56 karlar (62%). Forstjóri er karlmaður og af fjórum framkvæmdastjórum eru tvær konur. Deildarstjóri er karl og skrifstofustjóri kona; forstöðumenn eru 2 karlar og 1 kona. Þótt heildarkynjaskiptingin sé ójöfn er hún tiltölulega jöfn meðal stjórnenda (40/60 skipting).

Hjá Rannís er hægt er að sækja úr ýmsum sjóðum. Upplýsingar frá Rannís fengust um úthlutanir úr tveimur sjóðum sem eru einna stærstir: Rannsóknasjóður og Tækniþróunarsjóður. Kynjagreindar upplýsingar fengust um þá sem bæði sóttu í og fengu úthlutað úr Tækniþróunarsjóði og Rannsóknasjóði. Oft eru margir um eitt verkefni/umsókn en það eru verkefnastjórnarnir og kyn þeirra sem er skráð. Í töflunni hér að neðan er skráð hversu margir sóttu um annarsvegar og fengu úthlutað hinsvegar á árunum 2009, 2010 og 2011 ásamt hlutfallslegri skiptingu kynjanna.

Tafla 8. Kynjagreindar upplýsingar um umsóknir og úthlutanir úr Tækniþróunar- og Rannsóknasjóði Rannís

	Konur sótt (%)	Konur úthlutað (%)	Karlar sótt (%)	Karlar úthlutað (%)
Tækniþróunarsjóður				
2009	50 (17%)	13 (15%)	253 (83%)	75 (85%)
2010	42 (19%)	21 (31%)	181 (81%)	47 (69%)
2011	43 (20%)	13 (31%)	174 (80%)	29 (69%)
Rannsóknasjóður				
2009	82 (34%)	15 (29%)	158 (66%)	36 (71%)
2010	91 (35%)	18 (29%)	167 (65%)	29 (71%)
2011	86 (36%)	12 (32%)	154 (64%)	25 (68%)

Úthlutanir ná ekki einungis til verkefna og rannsókna á sviði loftslagsmála eða nýsköpunar á því sviði, heldur til flestra rannsóknasviða. Niðurstöður töflunnar gefa því til kynna hvernig rannsóknastyrkir skiptast almennt á milli karla og kvenna. Greinilegur kynjahalli er í umsókn styrkja því mun færri konur sækja um styrki en karlar. Einnig sýna niðurstöðurnar að „auðveldara“ er fyrir konur að fá úthlutað úr Tækniþróunarsjóði en úr Rannsóknarsjóði, því hlutfallslega fleiri konur fá styrki úr sjóðnum en sækja; þessu er öfugt farið í Rannsóknasjóði. Ef litið er til þess að tæknifög eru hefðbundin karlafög og að hlutfallslega færri konur sækja úr þeim sjóði en úr Rannsóknasjóði, má meta það sem sértæka aðgerð að hlutfallslega fleiri konur fá úthlutað úr Tækniþróunarsjóði en sækja þar um⁷¹. Það gæti verið hvatning til kvenna að hasla sér völl á því sviði sem gæti átt þátt í því að kynjahallinn sem er á tæknisviðinu mundi minnka. Hvað varðar Rannsóknasjóð vekur athygli að karlar fá styrki í herra hlutfalli við hlutfall umsókna, t.d. voru karlar 64% umsóknaraðila árið 2011 en 68% þeirra sem síðan fengu úthlutað úr sjóðnum voru karlar.

⁷¹ Sem er í samræmi við markmið Jafnréttislaganna, 1 gr. c.: „bæta sérstaklega stöðu kvenna og auka möguleika þeirra í samfélaginu“.

Kynjasjónarmið

Í úthlutun styrkja og fjármuna til hinna ýmsu verkefna eru kynjasjónarmið. Það eru mun fleiri karlar en konur sem sækja um styrki sem er athyglisvert í ljósi þess að mun fleiri konur eru í háskólanámi en karlar. Árið 2011 voru t.d. 12.390 konur skráðar í nám á háskólastigi á móti 7.772 körlum⁷². Hlutfallið er 61% konur og 39% karlar. Skráðar konur í doktorsnámi við HÍ árið 2011 voru 274 á móti 156 körlum⁷³. Hlutfall þeirra sem brautskráðir voru af öllum sviðum á háskólastigi á árunum 2009-2010 var 67% konur og 33% karlar⁷⁴.

Karlar fá því fleiri styrki og þar með fjármuni til að stunda rannsóknir. Samkvæmt finnskri rannsókn þurfa konur þar í landi að birta 2,5 sinnum meira af fræðigreinum en karlar til að vera metnar til jafns við þá⁷⁵. Ekki ósvipaðar niðurstöður hafa fengist á Íslandi innan háskólasamfélagsins. Í rannsókn um samræmingu atvinnu og fjölskyldulífs akademískra háskólastarfsmanna á Íslandi kom t.d. í ljós álit nokkurra viðmælenda þess efnis að skjóttur frami innan háskóla væri mun auðveldari fyrir karla en konur, sérstaklega vegna ójafnrar byrði kynjanna á umönnun barna og heimilisverkum⁷⁶. Kynjaáhrif þessarar aðgerðar gætu orðið þau að fyrirbyggjandi kynjamunur í úthlutun styrkja héldist ef ekki er tekið mið af skekkjunni og hún lagfærð á einhvern hátt. Ef gæta á þess að sjónarmið beggja kynja fái að heyrast og endurspegla þann lýðfræðilega veruleika að fjöldi kvenna er jafn fjölda karla í landinu, þarf að tryggja að konur jafnt sem karlar geti stundað rannsóknir og á hvaða sviðum sem þeim hugnast svo. Það væri t.d. hægt að gera með því að eyrnamerkja konum styrki, t.d. á sviði loftslagsmála, þannig væri hægt að tryggja að reynsla og rödd kvenna fengist með í jöfnuna um loftslagsmál og aðgerðir til að koma í veg fyrir loftslagsbreytingar eða aðlögun að þeim.

Henta aðgerðirnar jafnt konum sem körlum? Aðgerðirnar henta báðum kynjum en gæta verður þess að gera konum kleift til jafns á við karla að sækja um og fá úthlutað styrkjum.

Skriptist afraksturinn/árangurinn með jöfnum hætti milli kynjanna? Ekki eins og er, og því verður að tryggja aðgengi kvenna að rannsóknarvinnu og styrkjum til rannsókna.

Stuðla aðgerðirnar að jafnrétti kynjanna? Nei, ekki einar og sér en ef stuðst verður við jafnréttismarkmið aðgerðarinnar er aðgerðin skref í rétta átt.

⁷²<http://www.hagstofan.is/?PageID=2604&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=SKO04102%26ti=Skr%E1%F0ir+nemendur+%ED+sk%F3lum+%E1+h%E1sk%F3lastigi+eftir+kyni+og+kennsluformi+2001%2D2011%26path=../Database/skolamal/hsNemendur/%26lang=3%26units=Fjöldi>

⁷³<http://www.hagstofan.is/?PageID=2604&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=SKO04100%26ti=Skr%E1%F0ir+nemendur+%E1+h%E1sk%F3la%2D+og+doktorsstigi+eftir+sk%F3lum%2C+tegund+n%E1ms+og+kyni+2007%2D2011++%26path=../Database/skolamal/hsNemendur/%26lang=3%26units=Fjöldi>

⁷⁴<http://www.hagstofan.is/?PageID=2604&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=SKO04205%26ti=Brautskr%E1ningar+%E1+h%E1sk%F3lastigi+og+doktorsstigi+eftir+svi%F0i%2C+pr%F3fgr%E1%F0u+og+kyni+1995%2D2010++%26path=../Database/skolamal/hsProf/%26lang=3%26units=fjöldi>

⁷⁵ Kristín Ástgeirsdóttir: Minnisblað frá 10.04 2012, sent ráðuneyinu.

⁷⁶ Sjá Guðbjörg Linda Rafnsdóttir & Thamar M Hejstra, 2011: Balancing Work-family Life in Academia: The Power of Time. Í Gender, Work and Organisation.

Efldar rannsóknir og nýsköpun		
Kynjaáhrif	Miðlungs	Aðgerðin getur í sjálfu sér viðhaldið fyrirbyggjandi kynjamun í úthlutun styrkja
Kynjasjónarmið		Hátt hlutfall þeirra sem stunda rannsóknir og fá rannsóknarstyrki eru karlar
Óvissuþættir	Fáir	Greina þarf óvissuþætti betur
Áhrif á atvinnu/tekjur	Já	Meirihluti þeirra sem hljóta rannsóknarstyrki eru karlar
Áhrif á ólaunaða vinnu	Óvisst	
Mögulegar aðgerðir til að ná jafnréttismarkm.	Já	Sjá til þess að konur jafnt sem karlar fái rannsóknarstyrki og hugsanlega horfa til fleiri nýsköpunarsviða – t.d. þar sem konur eru í meirihluta líkt og á sviði félagsvísinda og heilbrigðisviðs. Einnig væri hægt að setja upp sjóði sem eingöngu væri ætlað konum að sækja í.
Hindranir fyrir því að ná jafnréttismarkm.		Ef kynjamunurinn sem fyrir er á þessu sviði er ekki viðurkenndur og ekki er gripið til sértækra aðgerða fyrir konur

Í hnotskurn: 

Lokaorð

Aðgerðir íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum miða að því að draga úr losun GHG sem á endanum gagnast öllum, bæði konum og körlum. Þær aðgerðir í loftslagsmálum sem skilgreindar hafa verið sem tíu lykiláðgerðir geta haft það í för með sér að ný störf skapist og eru flest þessara starfa á karllægum sviðum: við landbúnað og við ýmsa véla- og tæknivinnu. Við þær aðgerðir er erfitt að koma auga á önnur jafnréttismarkmið en þau að ef gæta á jafnræðis þyrfti einnig að skapa störf fyrir konur, en væntanlega á öðrum sviðum.

Flest jafnréttismarkmið Aðgerðaáætlunarinnar tengjast fyrirliggjandi mun á stöðu kynjanna. Undirrót þess kynjamunar er ójöfn staða kvenna og karla á vinnumarkaði, kynbundinn launamunur og ójöfn byrði ólaunaðra umönnunar- og heimilsstarfa. Undirstaða þess að bæði kynin geti lagt sitt af mörkum í umhverfis- og loftslagsmálum er að jafna þessa ójöfnu stöðu.

Að vinna gegn loftslagsbreytingum er viðfangsefni allra, bæði kvenna og karla. Heimildum í kyn og loftslagsumræðu ber saman um að hin svokölluðu vistspor (e. ecological footprint) kvenna séu mun minni en karla á Vesturlöndum en þá er átt við að álagið sem karlar hafa á hið vistfræðilega kerfi er meira en kvenna. Ástæður þess hafa sumar verið raktar í skýrslunni, þ.e. að konur noti vistvænni samgöngumáta en karlar, konur eru mun vistvænni í innkaupum og borða minna af mat sem krefst mikillar orku í framleiðslu líkt og kjöts. Samgöngumáti kvenna og karla er ólíkur og þar leggja konur meira af mörkum til þess að halda losun GHG í skefjum, m.a. með því að nota almenningssamgöngur í stað einkabíls. Mikið af þeim könnunum og rannsóknum sem gerðar hafa verið á þessum sviðum á Íslandi og vitnað er til í skýrslunni, gefa til kynna að kynjamynstrið sé hið sama á Íslandi og á Norðurlöndunum og annarsstaðar á Vesturlöndum.

Ef konur og karlar eiga að leggja jafnt af mörkum til að koma í veg fyrir loftslagsbreytingar með því að breyta neytendamynstri sínu yfir í vistvænni lífsstíl, verður sérstaklega að beina sjónum að körlum og því neyslumynstri og lífsstíl sem þeir fylgja.

Heimildir

Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum, 2010. Umhverfisráðuneytið 2010.

Aðgerðir í loftslagsmálum. Skýrsla samstarfshóps til umhverfisráðherra 2012.

Ársskýrsla Umhverfisstofnunar 2011.

Capacent Gallup, 2011: Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins. Heildarskýrsla. Október – desember 2011.

Credit Info, 2009: FKA. Skýrsla.

Guðbjörg Linda Rafnsdóttir & Thamar Heijstra: *Balancing Work-family Life in Academia: The Power of Time*. Blackwell Publishing Ltd, 2011.

Gyða Margrét Pétursdóttir, 2009: *Within the Aura of Gender Equality. Icelandic work cultures, gender relations and family responsibility. A holistic approach*. Háskóli Íslands 2009.

Kristín Ástgeirsdóttir, 2012: Minnisblað (sent ráðuneytinu).

Landgræðsla ríkisins, 2012: Bændur græða landið. Ársskýrsla 2012.

Oldrup, H & Hvidt Brengaard, M., 2009: *Dest study om kön, ligestilling og klimaændringer*. Nordisk Ministerråd, 2009.

Skýrsla samstarfshóps til umhverfisráðherra 2012: Aðgerðir í loftslagsmálum.

Þetta er fyrsta áfangaskýrsla verkefnis umhverfisráðuneytisins í kynjaðri hagstjórn og fjárlagagerð. Önnur áfangaskýrsla kemur út að ári, sumarið 2013. Lokaskýrsla kemur út sumarið 2014.

Viðauki 1: Viðmælendur ráðuneytisins

Albert Jakobsson, formaður Hjólreiðafélags Reykjavíkur

Andrés Arnalds, fagmálastjóri Landgræðslu ríkisins

Anna Pála Sverrisdóttir, utanríkisráðuneyti

Árni Davíðsson, Landssamtökum hjólreiðamanna

Birgitta Gunnarsdóttir, Icelandair

Brynjólfur Jónsson, Skógræktarfélagi Íslands

Guðmundur Kröyer, Alcoa Fjarðaáli

Gylfi Þór Orrason, Bændasamtökum Íslands

Helena Karlsdóttir, Ferðamálastofu

Helgi Bogason, Innkaupaskrifstofu Reykjavíkurborgar

Jóhann Peter Andersen, Félagi íslenskra fiskimjölframleiðenda

Jón E. Bernóðusson, Siglingastofnun

Katrín Anna Guðmundsdóttir, fjármálaráðuneyti

Óskar Ásgeirsson, Bílanefnd Ríkiskaupa

Sigurður Páll Harðarson, umhverfis- og framkvæmdasviði Hafnarfjarðarbæjar

Sigurjón Sigurjónsson, gæðastjóri Icelandair

Steingrímur Hauksson, umhverfisviði Kópavogsbæjar

Steinunn Skúladóttir, sérfræðingur hjá Umferðarstofu

Þorsteinn Ingi Sigfússon, forstjóri Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands

Þorsteinn Víglundsson, Samtökum álframleiðenda

Þorvaldur Finnbjörnsson, Rannsóknarmiðstöð Íslands

Auk þess fengust mikið af upplýsingum í tölvupósti frá fjölda fólks sem ekki er getið hér að ofan.

Viðauki 2: Innleiðing KHF í sex skrefum

KHF í sex skrefum, stuðst er við liði 1-4

1. Safnaðu upplýsingum um verkefnið
 - a. Hvaða verkefni/aðgerðir á að greina?
 - b. Hver eru markmiðin?
 - c. Hver er markhópurinn?
 - d. Fjárhagsáætlunin?
2. Greindu kynjasjónarmiðin
 - a. Staða kvenna og karla
 - b. Greindu hverjir hagsmunir þeirra og þarfir eru
 - c. Hver eru jafnréttismarkmið verkefnisins?
3. Kynjagreining
 - a. Greining á stefnum, útgjöldum og tekjum ásamt þjónustu
4. Útbúðu kynjamiðaða mælikvarða
 - a. Hvaða jafnréttismarkmiðum á að ná?
 - b. Mælikvarðar sem mæla framvindu í að ná markmiðunum?
5. Finndu leiðir til að draga úr misrétti
 - a. Hvaða aðgerða er þörf til að draga úr misrétti?
 - b. Hver ber ábyrgð á innleiðingu þessara aðgerða?
6. Eftirlit og mat
 - a. Hverjar af aðgerðunum hafa verið framkvæmdar/innleiddar?
 - b. Notaðu mælikvarða til að mæla framþróun í jafnréttisátt

Auk þess er stuðst við glærur um nálgun kynjagreiningar, byggt á aðferðum Klatzer.