

თავი 3

ზრუნვის მობილურობა: ურბანულ ტრანსპორტში ახალი ცნებების დანერგვა

ინეს სანჩებ დე მადარიაგა

ეს თავი ურბანული ტრანსპორტის სფეროში ახალ კონცეფციას – „ზრუნვის მობილურობას“ წარმოგიდგენთ, რომელიც მზრუნველთა ყოველდღიური მგზავრობის რაოდენობრივი განსაზღვრის, შეფასებისა და თვალსაჩინოდ წარმოჩენის აუცილებლობიდან გამომდინარე შეიქმნა. ზრუნვას განვსაზღვრავთ როგორც მოზრდილების არაანაზღაურებად შრომას ბავშვებისა და სხვა, დამოკიდებული პირების მიმართ, მათ შორის შრომას, რომელიც ოჯახის მოვლასთანაა დაკავშირებული.

ზრუნვასთან დაკავშირებული სამუშაოსა და შრომის გენდერული განაწილების კონცეფციებში, ყურადღება გამახვილებულია ფაქტზე, რომ სახლში, თუ ქალაქში, ყოველდღიური, აუცილებელი საქმიანობა, რეალურად, მუშაობის ფორმაა, რომელიც პირადი, ან გასართობი საქმიანობისგან უნდა განვასხვაოთ. სანაცვლოდ, მას არ მოჰყვება ფინანსური კომპენსაცია და არც მთლიანი შიდა პროდუქტის (მშპ) გამოანგარიშებისასაა გათვალისწინებული, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ის ფასიანი მომსახურების სახითაა უზრუნველყოფილი. მიუხედავად ამისა, ამ ტიპის საქმიანობა ყოველდღიურ ძალისხმევას, დროს, უნარსა და მონდომებას მოითხოვს და ისევე შეიძლება ჩაითვალოს სამუშაოდ, როგორც ანაზღაურებადი დასაქმება.

ზრუნვის, როგორც სამუშაოს ამგვარი კონცეპტუალიზაცია მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ქალაქისა და სატრანსპორტო სისტემის დაგეგმვაზე. დაგეგმარებასთან დაკავშირებული სპეციალისტების მიერ შემუშავებული მეთოდები და მექანიზმები, რომლებიც დაგეგმვის ინსტიტუტებსა და პრაქტიკაში აისახება, სამუშაოს ცნების ვიწრო გაგებას ეფუძნება, რომლის მიხედვითაც, სამუშაოდ მხოლოდ ანაზღაურებადი შრომა მიიჩნევა, ხოლო ზრუნვა, სხირად, შეცდომით, დასვენების, ან პირადი საქმიანობის ფორმად აღიქმება.

მე-20 საუკუნის პირველ ათწლეულებში, „თანამედროვე არქიტექტურის საერთაშორისო კონგრესმა“ (CIAM, მისი ფრანგული აკრონიმის მიხედვით) და შემდგომ „ათენის ქარტიამ“ ე.წ. ძირითადი ურბანული ფუნქციები ჩამოაყალიბეს – ცხოვრება, მუშაობა, დასვენება და მიმოსვლა. მიუხედავად იმისა, რომ ურბანული სივრცის გამარტივებული გაგების გამო, მათ დიდი ხანია აკრიტიკებენ, ეს კატეგორიები, მთელ მსოფლიოში, დღემდე, ურბანული დაგეგმვის პრაქტიკის საფუძველს წარმოადგენს. ისინი ჯერ კიდევ იმ ძირითად ცნებებად რჩება, რომლებიც დაგეგმვის იდეებითა და მეთოდებითაა გაუღენთილი და საბოლოო ჯამში, უშუალოდ აისახება გარემოზე. მაგალითად, იურიდიულად სავალდებულო ზონირების რეგულაციები, რომლებიც მიწათსარგებლობას და შენობების ტიპოლოგიას განსაზღვრავს, ერთგვაროვანი, მხოლოდ ერთი

კონკრეტული გამოყენების მქონე ურბანული ლანდშაფტების შექმნას იწვევს, თანაც, არცთუ იშვიათად, საკმაოდ უხეში ფორმებით, სადაც ყოველდღიური ცხოვრება შეიძლება რთული იყოს.

ურბანიზმის თანამედროვე მოძრაობა „სამუშაო სივრცეებში“ იმ ადგილებს გულისხმობდა, სადაც დასაქმება ანაზღაურებადი იყო. „ათენის ქარტიით“ განსაზღვრული „სამუშაო“ ურბანული ფუნქცია, ზონირების რეგულაციებისა და განვითარების გეგმების ფარგლებში, ეკონომიკურ საქმიანობას გულისხმობს, შესაბამისი კომერციული, საცალო, ან სამრეწველო ქვეკატეგორიებით. ამ სივრცეების სათანადო განვითარებისა და ხელმისაწვდომობის უზრუნველსაყოფად, დაგეგმვის პოლიტიკა, სისტემები და პრაქტიკა, როგორც წესი, დიდ რესურსს აბანდებს. იმის გამო, რომ ნებისმიერი ქალაქის, ან რეგიონული განვითარების გეგმის დღის წესრიგში ეკონომიკის წახალისებას დიდი მნიშვნელობა ენიჭება, ისინი გულუხვად უზრუნველყოფენ რესურსს ეკონომიკური განვითარების ხელშესაწყობად აუცილებელი ფიზიკური ინფრასტრუქტურისთვის.

იმ ურბანული ინფრასტრუქტურისა და ობიექტების განვითარებისთვის, რომლებიც ყოველდღიური ცხოვრების მხარდასაჭერადაა აუცილებელი, იმავე დონის ძალისხმევას არ ეწევიან ზრუნვის იმ სერვისების გარდა, რომლებიც მეოცე საუკუნეში ფორმალური ეკონომიკის ნაწილი გახდა. როდესაც განათლება, ჯანდაცვა და სხვა მიმართულებები ფორმალურად ჩამოყალიბდა და საზოგადოებისთვის მონოდებული მომსახურების, ან პრივატიზებული ეკონომიკური აქტივობების სახე შეიძინა, ურბანულ სივრცეში მათ განსათავსებლად დაგეგმვის შესაბამისი მექანიზმები შემუშავდა, განსაკუთრებით მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ, ქალაქგეგმარებითი პროცესების ინსტიტუციონალიზაციის პარალელურად.

თანამედროვე ქალაქგეგმარება აღიარებს ზრუნვის ზოგიერთ ფორმას, ძირითადად, განათლებას და ჯანდაცვას, რომლებიც მსოფლიოს ზოგიერთ ნაწილში ამჟამად უნივერსალური გახდა, ასევე, სხვა აქტივობებს, რომლებიც ხალხის კეთილდღეობასთანაა დაკავშირებული, როგორებიცაა სპორტი და კულტურული მომსახურება, თუმცა, ზრუნვაზე დამოკიდებულების - მოხუცებისა და პატარა ბავშვების მოვლის სერვისები ჯერ კიდევ არ არის საყოველთაოდ დანერგილი, შედეგად, დაგეგმვის სისტემები და პოლიტიკა ყოველდღიურ საქმიანობაში მათ არ ითვალისწინებს.

მიუხედავად ამისა, ყოველდღიური ცხოვრების შესანარჩუნებლად აუცილებელი აქტივობების უმეტესობა ფასიანი, ან საჭაროდ მიწოდებული სერვისების სახით არ არის ფორმალიზებული. ხშირ შემთხვევაში, ეს შეუძლებელიცაა. როდესაც ქალაქგეგმარების ცნებებსა და მეთოდებში საყოფაცხოვრებო სივრცე და ის აქტივობები განიხილება, რომლებიც ყოველდღიურ ცხოვრებაში სახლში და მის გარშემო ხორციელდება, მათი ინტერპრეტაცია (მამაკაცი) მარჩენლის პირადი გამოცდილების თვალთახედვით ხდება, რომელიც ზრუნვასთან დაკავშირებული სამუშაოს მხოლოდ მცირე ნაწილს ასრულებს. საოჯახო სივრცეს ისინი ანაზღაურებადი პრომისგან შესვენებად, ძირითადად დასვენების ადგილად განიხილავენ. შედეგად, ზოგჯერ, ზრუნვასთან დაკავშირებული სამუშაოს აღრევა და მიჩქმალვა პირადი და დასვენებასთან დაკავშირებული საქმიანობების მიღმა ხდება. არ ჩანს მათი ყოველდღიური

გამოცდილება, ვინც სხვებზე ზრუნავს. დღის წესრიგში არ დგება ურბანული დიზაინისა და დაგეგმარების იმ ტიპის გადაწყვეტილებები, რომლებიც ყოველდღიური ცხოვრებისა და სხვებზე ზრუნვის ამოცანებს შეუწყობდა ხელს.

ამ თავში, გენდერული ანალიზის მეთოდები, ტრანსპორტის დაგეგმარებაში დანერგილ ცნებებთან მიმართებაშია გამოყენებული. მასში მოცემულია გარკვეული ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა გამოიკვლიოთ სამგზავრო ქსეცები და საჭიროებები გენდერულად გაცნობიერებული მიდგომით. ეს გაზრდის იმ ცოდნის ბაზის საიმედოობასა და ობიექტურობას, რომლის საფუძველზეც შეიქმნება უფრო ეფექტური სატრანსპორტო სისტემები, რომლებშიც მამაკაცებისა და ქალების საჭიროებები თანაბრად იქნება გათვალისწინებული.

ამ თავში, ვეყრდნობით რა გენდერისა და ტრანსპორტის შესახებ წარსულში ჩატარებულ კვლევებს (Pickup 1988, 1985, Grieco, Pickup and Whipp 1989, Hamilton 1999, Turner and Grieco 1998, Wekerle and Rutherford 1987, Wekerle 1989, Hamilton et al.), ვცდებით ამ საკითხის, მხოლოდ ქალების მსხვერპლად აღქმის ჭრილში განხილვას (შესაბამისად, ექსკლუზიის სხვადასხვა ფორმებზე ფოკუსირებას) და გადავდივართ გენდერული განსხვავებების უფრო მკაფიო აღქმაზე.

არაერთი წინა კვლევა ტრანსპორტირების სისტემის ნაკლოვანებებსა და სოციალურ გარიყულობაზე, კონკრეტულად კი ქალების სპეციფიკურ გარემოებებზე იყო ფოკუსირებული. ხშირად ეს უფრო ფართო კვლევების კონტექსტში ხდებოდა, რომლებიც სიღარიბეს, ძირითადი სერვისების ხელმისაწვდომობასა და ეკონომიკურ-სოციალურ გარიყულობას შორის კავშირებს იკვლევდა (Lucas, 2012). მიუხედავად იმისა, რომ გასათვალისწინებელია ისეთი ცვლადების ანალიზი, როგორებიცაა: ასაკი, ეთნიკური წარმომავლობა, ან შემოსავალი, ჩემი მიდგომა თვალთახედვის ამ კუთხეს შორდება, რათა შემოსავლის დონის, თუ სხვა შესაძლო არახელსაყრელი პირობების მიუხედავად, პოლიტიკის შემუშავების საფუძველად გენდერული განსხვავებების უფრო ფართო გაგებით გამოყენებაზე ფოკუსირდეს.

ზრუნვასთან დაკავშირებული საქმიანობა და ტრანსპორტირება

„დროის გამოყენების კვლევები“ სათანადო ინფორმაციას გვაწვდის იმ დროის შესახებ, რომელსაც ქალები და მამაკაცები ზრუნვასთან დაკავშირებულ საქმიანობაზე, ანაზღაურებად დასაქმებასა და დასვენებაზე ხარჯავენ. „ევროპული დროის გამოყენების ჰარმონიზებული კვლევა“ დროის გამოყენების 49 კატეგორიას გამოყოფს და 15 ქვეყნისთვის, სქესის მიხედვით, დეტალურ მონაცემებს იძლევა. „ზრუნვასთან დაკავშირებული სამუშაო“ განისაზღვრება როგორც ბავშვის მოვლა, სახლის მოვლა, საჭმლის მომზადება, რეცხვა, დაუთობა, დასუფთავება, საყიდლები და სხვა სერვისები, შინაურ ცხოველებზე ზრუნვა, არაფორმალური დახმარება სხვა ოჯახებისათვის, რემონტი, ზემოაღნიშნულთან დაკავშირებული საორგანიზაციო საკითხები და მგზავრობა.

მონაცემები აჩვენებს, რომ ამ ტიპის სამუშაოს შესრულებაში ქალები გაცილებით მეტ დროს ხარჯავენ, ვიდრე მამაკაცები. მაგალითად, 2002 წელს, 20-დან – 70 წლამდე ასაკის ესპანელი ქალები, ზრუნვასთან დაკავშირებულ საქმიანობას დღეში 4.5 საათს ახმარდნენ, მამაკაცები კი 1.4 საათს, მაშინ, როდესაც ზრუნვასთან დაკავშირებულ საქმიანობას ბრიტანელი ქალები 4.1, ხოლო მამაკაცები 2.2 საათს უთმობდნენ, იტალიელი ქალები - 5.2, იტალიელი მამაკაცები კი - 1.3 საათს (HETUS 2002).

თუმცა, მნიშვნელოვანია ვალიაროთ, რომ დროთა განმავლობაში, ზრუნვასთან დაკავშირებულ საქმიანობაში მამაკაცების ჩართულობა გაიზარდა. არსებობს მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული ვარიაციები და ზოგიერთ ქვეყანაში, ამ კუთხით, ქალებსა და მამაკაცებს შორის განსხვავება გაცილებით უფრო მცირეა. მაგალითად, 1961 წელს, ბრიტანელი მამები 5 წლამდე ასაკის ბავშვებზე ზრუნვას დღეში, საშუალოდ, მხოლოდ 13 წუთს უთმობდნენ; 1999 წლისთვის კი ეს დრო 120 წუთამდე გაიზარდა (O'Brien et al. 2003). 2002 წელს, ფინელი მამაკაცები სახლში დღეში 2.2 საათს მუშაობდნენ, ხოლო ფინელი ქალები - 3.2 საათს; იტალიელი მამაკაცები - 1.3 საათს, იტალიელი ქალები კი - 5.2 საათს (HETUS 2002).

ხუთივე ქვეყანაში მამაკაცები ქალებზე მეტ დროს ხარჯავენ ანაზღაურებად დასაქმებასა და დასვენებაზე. განსხვავება უფრო მკაფიოადაა გამოკვეთილი იტალიაში, სადაც ანაზღაურებად სამუშაოს მამაკაცები დღეში 4.1 საათს უთმობენ, ხოლო ქალები მხოლოდ 1.5-ს. ამ კუთხით, გენდერული სხვაობა მცირედით შემცირდა ესპანეთსა და დიდ ბრიტანეთში. ესპანეთში ანაზღაურებად საქმეს მამაკაცები დღეში 4.2 საათს უთმობენ, ქალები - 2.6 საათს; დიდ ბრიტანეთში ანაზღაურებად სამუშაოზე მამაკაცები 4.1 საათს ხარჯავენ, ქალები კი - 2.2 საათს.

ანალოგიურ ტენდენციას ასახავს დასვენებისთვის გამოყოფილი დრო. იტალიელი მამაკაცები დღეში 5 საათს უთმობენ დასვენების აქტივობებს, ხოლო ქალები მხოლოდ 4-ს; სხვაობა მსგავსია ესპანეთშიც - 5.1 საათი მამაკაცების და 4.2 საათი ქალების შემთხვევაში. თანატოლობა ოდნავ უკეთესია დიდ ბრიტანეთში, 5.2 და 4.5 საათი დღეში. როგორც დასაქმების, ასევე დასვენების კუთხით, ქალებსა და მამაკაცებს შორის სხვაობა საგრძნობლად მცირეა ფინეთში. ფინეთში მამაკაცები დღეში 3.5 საათს უთმობენ მუშაობას, ქალები - 2.3-ს; ფინელი მამაკაცები დღეში 5.5 საათს უთმობენ დასვენებას, ქალები კი 5.1 საათს.

ფაქტი, რომ ზრუნვასთან დაკავშირებული სამუშაოს შესრულებას ქალები მამაკაცებზე მეტ დროს უთმობენ, ხოლო ანაზღაურებად დასაქმებასა და დასასვენებელ აქტივობებს მამაკაცებზე ნაკლებ დროს, გულისხმობს, რომ ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ საკითხებში ზრუნვის სამუშაოს გათვალისწინებას გენდერული თანასწორობისთვის საკვანძო მნიშვნელობა აქვს – ზრუნვასთან დაკავშირებული არაერთი ამოცანა, ქალაქის სხვადასხვა ნაწილში მდებარე ობიექტებსა და სერვისებზე წვდომისთვის, ტრანსპორტით სარგებლობას მოითხოვს.

მობილობის ახალი კონცეპტუალიზაცია: ზრუნვა, დასაქმება და დასვენება

ავტორის მიერ შემოთავაზებული ინოვაციური კონცეფცია – „ზრუნვის მობილურობა“ (Sánchez de Madariaga 2009, 2010) არაანაზღაურებადი ზრუნვის სამუშაოს აღიარებისა და გადაფასების პერსპექტივას სხვებზე და სახლზე ზრუნვისას, ქალებისა და მამაკაცების მგზავრობათა შეფასებით იძლევა. სატრანსპორტო კვლევებში ამ კონცეფციის დანერგვა, სატრანზიტო სისტემების დაპროექტებისას, აღნიშნულ მგზავრობათა გათვალისწინებას შეუწყობს ხელს.

კონცეფცია არ მოიცავს მგზავრობას, რომელიც ზრუნვის სფეროში, კერძო, თუ საჯარო ანაზღაურებად დასაქმებასთან დაკავშირებული ამოცანების შესრულების ფარგლებში დაფიქსირდა. ეს ასპექტი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია სკანდინავიის ქვეყნების კონტექსტში, სადაც ზრუნვასთან დაკავშირებულ აქტივობათა დიდი ნაწილი ანაზღაურებად ეკონომიკაში, საჯარო სექტორის ფარგლებშია ინტეგრირებული.

ზრუნვის მობილურობა, როგორც კონცეფცია, წარმოდგენილია როგორც ანაზღაურებადი დასაქმების კარგად შესწავლილი მობილურობის ანალოგი და განსხვავდება დასვენებასთან დაკავშირებული მობილურობისგან, რომელშიც ხშირად ერევათ; უფრო მეტად განსხვავდება განათლებასთან დაკავშირებულ მგზავრობებთან. იგი მოიცავს ყველა იმ მგზავრობას, რომლებიც სახლის მოვლისა და სხვებზე ზრუნვის პასუხისმგებლობითაა განპირობებული.

აქ იგულისხმება ხანდაზმულებთან და ბავშვებთან (რომელთაც ამგვარი ამოცანების დამოუკიდებლად შესრულება არ შეუძლიათ) ერთად მგზავრობა; საყიდლები ყოველდღიური ცხოვრებისთვის (გართობა-დასვენებასთან დაკავშირებული საყიდლების გარდა); სახლის მოვლა-პატრონობა; საორგანიზაციო და ადმინისტრაციული საქმეები, რომლებიც განსხვავდება პირადი სიამოვნებისთვის გასეირნებისგან; ვიზიტები ავადმყოფი, ან ხანდაზმული ნათესავების მოსავლელად (დასვენების, ან პირადი სიამოვნების მიზნით ვიზიტებისაგან განსხვავებით) და ა.შ.

კიდევ ერთი საჭირო კონცეფცია, რომელიც ტრანსპორტის გენდერული ანალიზის შედეგად ჩამოყალიბდა „მგზავრობათა ჯაჭვია“. ჩვეულებრივ, მგზავრობა განისაზღვრება, როგორც ერთი საწყისი წერტილიდან დანიშნულების ერთ კონკრეტულ წერტილამდე, ტრანსპორტის ერთი ფორმის გამოყენებით გადაადგილება. „მგზავრობათა ჯაჭვის“ და „მრავალდანიშნულებიანი მგზავრობის“ ცნებები ამ განმარტებას აფართოებს, ვინაიდან ადასტურებს ფაქტს, რომ მგზავრობა, ხშირად, სხვადასხვა მიმართულებების თანმიმდევრობას ითვალისწინებს და მულტიმოდალურია (Roseblum 1989a, 1989b, Hanson 1980).

„მგზავრობათა ჯაჭვთან“ მიმართებაში, მამაკაცებსა და ქალებს შორის კვლევამ შესაბამისი განსხვავებები გამოავლინა (McGukin et al. 1999, 2005a). სახლსა და სამუშაო ადგილს შორის გადაადგილებისას, უფრო მეტი ქალი მგზავრობს გაჩერებებით, ვიდრე მამაკაცი. თუმცა, სქესთა შორის სხვაობა, ძირითადად, მამაკაცების მიერ „მგზავრობათა ჯაჭვის“ რაოდენობის ზრდის ხარჯზე მცირდება (1995-დან – 2001 წლამდე, სამსახურიდან სახლამდე მამაკაცების მგზავრობისას,

გაჩერებების რაოდენობა 24%-ით გაიზარდა). სახლიდან სამსახურისკენ, ან უკან მგზავრობისას, საოჯახო საჭიროებებთან დაკავშირებული საქმიანობებისთვის, როგორცაა, მაგალითად, საყიდლები, ან/და სხვა საოჯახო საქმიანობები, ქალებს მამაკაცებზე ხშირად, ხანმოკლე გაჩერებები უწევთ, ხოლო ოჯახებში, სადაც ცოლიცა და ქმარიც მუშაობს, სახლიდან სამსახურისკენ, ან უკან მგზავრობისას, ქალები მამაკაცებზე ორჯერ უფრო ხშირად აცილებენ სასკოლო ასაკის ბავშვებს სკოლაში და სკოლიდან. განსხვავება ყველაზე მკაფიოდ იმ ოჯახებშია გამოხატული, სადაც მცირეწლოვანი ბავშვები ჰყავთ. ოჯახში 5 წლამდე ასაკის ბავშვის ყოლა დასაქმებული ქალებისთვის „მგზავრობათა ჯაჭვის“ გამოყენებას 54%-ით ზრდის, დასაქმებული მამაკაცებისთვის კი მხოლოდ 19%-ით. მაგრამ, ქალებისა და მამაკაცების მობილურობის ტენდენციების აღწერისთვის, „მგზავრობათა ჯაჭვის“ კონცეფცია რამდენად რელევანტურიც არ უნდა იყოს, ეს კონცეფცია ტრანსპორტთან დაკავშირებულ კვლევებში ჯერ კიდევ არ არის საყოველთაოდ დამკვიდრებული.

ზრუნვასთან დაკავშირებული მრავალი მგზავრობა დღეისათვის სათანადოდ არ არის ასახული სტატისტიკაში. მგზავრობის მიზნის განხილვისას, მოვლასთან დაკავშირებული მგზავრობა, შესაძლოა, სხვა სახელწოდების უკან იმალებოდეს, მაგალითად: დასვენების, სეირნობის, ვიზიტების, ან სხვა, პირადი მიზეზით მოტივირებული მგზავრობის. ზოგჯერ მათი აღრიცხვა საერთოდ არ ხდება, ისე, როგორც ფეხით მგზავრობის და ერთ კილომეტრზე ნაკლებ მანძილზე გადაადგილების შემთხვევაში.

რაც მთავარია, აღნიშნული მგზავრობები არ განიხილება ერთიანობაში, როგორც კატეგორია. იმის გამო, რომ სტატისტიკა თანხლების, შოპინგის, დავალებების შესრულებისა და ა.შ. მონაცემებს ასახავს, როგორც მგზავრობის განცალკევებულ, ერთმანეთთან კავშირის არ მქონე მიზეზებს და არა როგორც კონკრეტულ ამოცანებს სოციალური რეპროდუქციის უფრო ფართო საქმიანობის ფარგლებში, ურბანული ტრანსპორტის ნებისმიერ ანალიზში, ზრუნვასთან დაკავშირებული მობილურობის საერთო „წონა“ არასათანადოდ აისახება.

გარდა ამისა, ზრუნვასთან დაკავშირებულ მობილურობასა და ფასიან დასაქმებასთან ასოცირებულ მობილურობას შორის განსხვავებები არსებობს. დასაქმებასთან დაკავშირებული მგზავრობისგან განსხვავებით, ზრუნვასთან დაკავშირებული მგზავრობები, ხშირად, ერთმანეთთანაა გადაჯაჭვული. მოცემულობა, რომ „მგზავრობათა ჯაჭვი“ არის კონცეფცია, რომელიც, მონაცემთა შეგროვების დროს, სრულფასოვნად იშვიათად აისახება, ზრუნვის მობილურობის სწორად გაგებას უშლის ხელს. ზრუნვასთან დაკავშირებული მგზავრობების მოდალური აღწერა შეზღუდულია, რადგან ჯაჭვური მგზავრობები, ხშირად, ერთზე მეტი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებას ითვალისწინებს. მგზავრობის ეტაპები სხვადასხვაგვარია, ყველაზე ხშირია ფეხით და საზოგადოებრივი ტრანსპორტით - ავტობუსით, მეტროთი, ან ტაქსით მგზავრობა, ზოგჯერ საკუთარი, ან სხვისი ავტომობილით.

ზრუნვასთან დაკავშირებული მგზავრობები, როგორც წესი, არა სახლსა და სამსახურს შორის მიმოსვლის მიხედვით, არამედ პოლიგონიური სივრცითი თანმიმდევრობითაა აწყობილი.

სამსახურთან დაკავშირებულ მგზავრობებთან შედარებით, ისინი უფრო ხანმოკლეა და სახლთან ახლოს, შედარებით მცირე გეოგრაფიულ არეალს მოიცავს. როგორც ზემოთ განვიხილეთ, ქალები, სამსახურებრივ, თუ გართობის მიზნით მგზავრობასთან შედარებით, ზრუნვასთან დაკავშირებული მიზნით უფრო ხშირად მგზავრობენ, თუმცა, ამ კუთხით, მამაკაცებსა და ქალებს შორის განსხვავება ნელ-ნელა მცირდება. სამსახურთან დაკავშირებულ მგზავრობასთან შედარებით, ზრუნვასთან დაკავშირებული მგზავრობები უფრო ხშირია და ფეხით, ან საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამოყენებით სრულდება, რაც სრულად შეესაბამება იმ ფაქტს, რომ მსოფლიოში, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემათა ძირითადი მომხმარებლები სწორედ ქალები არიან. შედეგში, ანაზღაურებად სამსახურში დასაქმებულ ადამიანთა შორის, ქალთა უფრო დიდი ნაწილი (18%) სარგებლობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, ვიდრე მამაკაცების (14%) (Sahlin et al. 2001).

ამ მგზავრობათა რაოდენობრივი განსაზღვრისა და აღწერის უფრო ზუსტი მეთოდი, მათი ერთი სახელწოდების ქვეშ გაერთიანებასთან ერთად, მკაფიოდ დაგვანახებდა, თუ როგორ შეიძლება მგზავრობათა საერთო რაოდენობის მნიშვნელოვანი წილი ზრუნვის მობილურობაზე მოდიოდეს, რომლის მასშტაბი სამსახურებრივ საჭიროებებთან დაკავშირებულ მგზავრობებს უახლოვდება და მნიშვნელოვნად აჭარბებს დასვენებისა და საგანმანათლებლო მიზნებთან დაკავშირებულ მგზავრობებს. ამასთანავე, ის, მგზავრობის ფარგლებში, გენდერული განსხვავებების შესახებ ბევრად უფრო მკაფიოდ და ზუსტ სურათს გვაძლევს და მყარ საფუძველს წარმოადგენს იმ ტიპის სატრანსპორტო სისტემების დაგეგმარებისთვის, რომლებიც მეტად უპასუხებს მომხმარებელთა საჭიროებებს.

სხვადასხვა გამოკითხვის ფარგლებში, სხვადასხვა ორგანიზაციების მიერ, მგზავრობის მიზნების კლასიფიკაცია სხვადასხვაგვარად ხდება. მაგალითად, საქალაქო მობილურობის ესპანეთის ეროვნული კვლევა შემდეგ კატეგორიებს იყენებს: დასაქმება, სწავლა, საყიდლები, გართობა-დასვენება, სეირნობა, გაცილება, ვიზიტები და სხვ. (Ministerio de Fomento 2007). Consorcio de Transportes-ის მიერ მადრიდში მომზადებული რეგიონული გამოკითხვა ითვალისწინებს შემდეგს: დასაქმება, სწავლა, საყიდლები, გართობა-დასვენება, გაცილება, და სხვა (CTM 2004). ტრანსპორტის თაობაზე გამოკითხვებში, მგზავრობის მიზნების კატეგორიზაცია და შესაბამისად, სტატისტიკის შეგროვებისა და გაანალიზების გზები სათანადოდ არ ითვალისწინებს ზრუნვასთან დაკავშირებულ სამუშაოს.

ზრუნვის მობილურობის ვიზუალიზაცია

შემდეგი გრაფიკები გვიჩვენებს, თუ როგორ ასახავს „ზრუნვასთან დაკავშირებული მობილურობის“ კონცეფცია მგზავრობის მნიშვნელოვან ტენდენციებს, რომლებიც, სხვა შემთხვევაში, მონაცემთა შეგროვების ფორმატებში ჩანერგილი, წინასწარი გენდერული

ვარაუდების მიღმა იმალება. ეს წრიული დიაგრამები წარმოადგენენ ურბანულ მგზავრობებს ესპანეთში, 2006-2007 წლებში.

დიაგრამა (A) ზუსტად ასახავს 2007 წლის ესპანეთის ურბანული მობილობის ეროვნული კვლევის მიერ მოწოდებულ მონაცემებს. მონაცემთა კონცეპტუალიზაციის ეს გზა ანაზღაურებად დასაქმებას ანიჭებს უპირატესობას, წარმოადგენს რა მას ერთიან, დიდ კატეგორიად. ზრუნვასთან დაკავშირებული სამუშაო, პირიქით, ამ სახელით არ არის წარმოდგენილი. ის მრავალ მცირე კატეგორიადაა დაყოფილი და სხვა სახელწოდებების მიღმაა დამალული, როგორებიცაა: გაცილება, საყიდლები, გართობა-დასვენება, სეირნობა, ვიზიტები, ან, საერთოდ არ არის შეფასებული, რადგან ეს კვლევა 15 წუთზე ნაკლები ხანგრძლივობის, ან ერთ კილომეტრზე მოკლე მანძილზე ფეხით გადაადგილებას არ ითვალისწინებს.

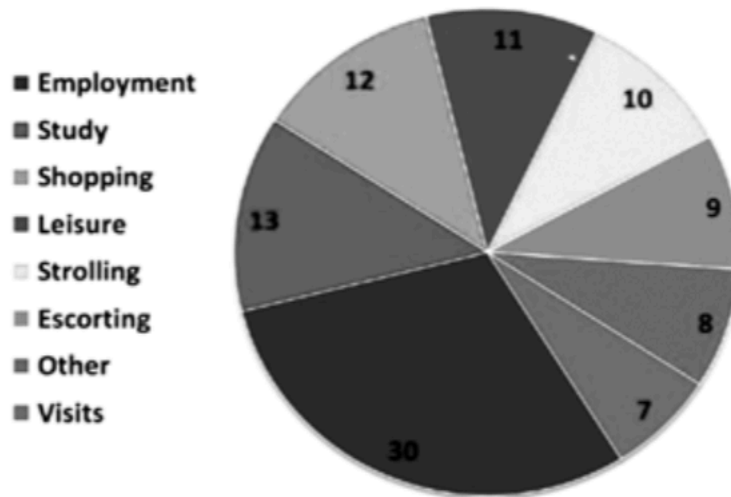
დიაგრამა (B) ასახავს ცნებას - „ზრუნვის სამუშაო“, გარკვეული დაშვებით, რომ წილი იმ მგზავრობებისა, რომლებიც დასათაურებული იყო როგორც „გაცილება“, „შოპინგი“ და ა.შ.ზრუნვის უზრუნველყოფის მიზნით განხორციელდა. ზრუნვის მიზნით მგზავრობათა ერთი, სპეციალური, ჩარჩო-კატეგორიის ფარგლებში ვიზუალიზაცია და მათთვის შესაბამისი სახელწოდების მინიჭება არაანაზღაურებადი ზრუნვის, როგორც სამუშაოს მნიშვნელობას უსვამს ხაზს.

ეს მაგალითი საგანგებო და გარკვეულწილად, თვითნებურ დაშვებებს ეფუძნება საქმიანობების იმ წილის თაობაზე, რომლებიც ზრუნვის უზრუნველყოფად შეიძლება მივიჩნიოთ. კერძოდ, ესენია: გაცილება (100%), შოპინგი (2/3), სეირნობა, ვიზიტები და სხვ. (თითოეულის 1/3). რა თქმა უნდა, ეს ავტორისეული, უხეში დაშვებებია ესპანეთის მონაცემების ამ კონკრეტული წყაროს საფუძველზე, რათა მივიღოთ ზრუნვის მობილურობის მასშტაბების მიახლოებითი შეფასება და კონცეფციის ვიზუალიზაციისათვის დიაგრამის შექმნა შევძლოთ. ისინი აუცილებლად ემპირიულ მონაცემების საფუძველზე უნდა შემოწმდეს. სათანადო გაზომვა იმისა, თუ რამდენი ასეთი მოგზაურობა შეიძლება მივიჩნიოთ ზრუნვად, სწორედ დაგეგმილ და ჩატარებულ კონკრეტულ კვლევას მოითხოვს. რამდენადაც ჩემთვის ცნობილია, ასეთი კვლევა ჯერ არ ჩატარებულა.

ამ ტიპის გამოკითხვა მკაფიო, სპეციფიკურ და დეტალურ კითხვებს უნდა მოიცავდეს, რომლებიც ზუსტადაა ჩამოყალიბებული იმისთვის, რომ სწორად განასხვაოს მგზავრობები, რომლებიც დაკავშირებულია ზრუნვასთან და მგზავრობები, რომლებიც დაკავშირებულია დასაქმებასთან, ასევე, იმ ტიპის მგზავრობები, რომლებიც, პირადი სიამოვნებისთვის სეირნობად, სტუმრად წასვლად, ან შოპინგად შეიძლება მივიჩნიოთ. იმ სტერეოტიპული იდეების გამოსავლენად, რომლებიც არაანაზღაურებადი ზრუნვის სამუშაოს უხილაობას უწყობენ ხელს, ინტერვიუერებს უნდა შეეძლოთ აუხსნან რესპონდენტებს, თუ რა ტიპის მგზავრობა უნდა მივიჩნიოთ ზრუნვად. ეს ასპექტი განსაკუთრებით აქტუალურია საშუალო ასაკის ქალების შემთხვევაში, რომლებსაც ახასიათებთ ტენდენცია, რომ ზრუნვასთან დაკავშირებული საქმიანობა ასეთად არ განიხილონ. აღნიშნული გამოკითხვის ფარგლებში, აუცილებელია 15 წუთზე ნაკლები ხანგრძლივობისა და ერთ კილომეტრზე მოკლე მანძილზე მგზავრობათა დათვლა. და ბოლოს, ის

უნდა შეიცავდეს „მგზავრობათა ჯაჭვის“ კონცეფციას და დასვას კითხვები, რომლებიც ზუსტად აღწერს მათი მგზავრობის თითოეული მონაკვეთისთვის ტრანსპორტის სახეობას, მგზავრობის მიმართულებას, ხანგრძლივობას და გაჩერებათა მიზანს.

Chart A
Proportion of Total Trips in Spain (2006-2007) by Purpose
Original data coding



დიაგრამა (A)

ესპანეთში მგზავრობის სხვადასხვა სახეობათა პროცენტული თანაფარდობა მგზავრობის დანიშნულების მიხედვით (2006-2007 წწ.).

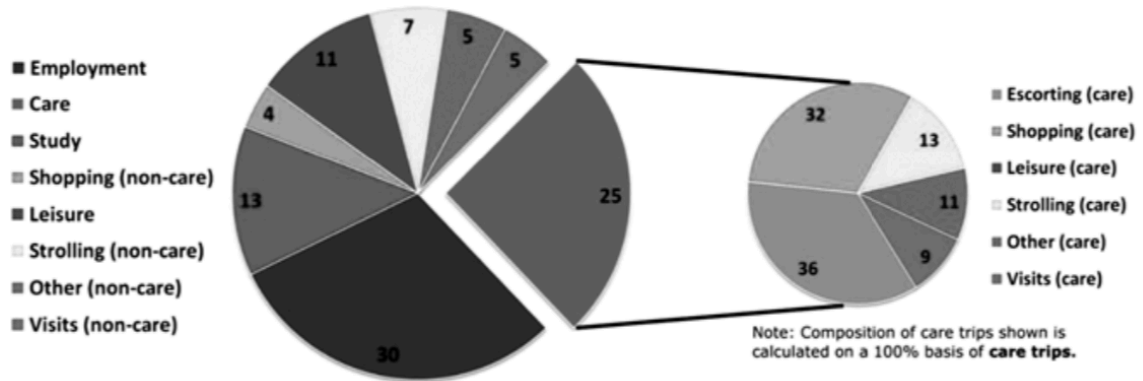
კვლევის დროს, თავდაპირველად გამოყენებული კატეგორიების მიხედვით

- დასაქმება
- სწავლა
- საყიდვები
- გართობა-დასვენება
- გასეირნება
- გაცილება
- სხვა
- ვიზიტები

Chart B
Proportion of Total Trips in Spain (2006-2007) by Purpose

Data re-coded with the following designated as care:

- All trips reported as "escorting"
- 2/3 of trips reported as "shopping"
- 1/3 of trips reported as "strolling," "other," and "visits"



დიაგრამა (B)

ესპანეთში მგზავრობის სხვადასხვა სახეობათა პროცენტული თანაფარდობა მგზავრობის დანიშნულების მიხედვით (2006-2007 წწ.).

მონაცემთა ხელახალი კატეგორიზაციის შედეგად, ჩამოთვლილი საქმიანობები „ზრუნვის“ კატეგორიას მიეკუთვნა:

- ყველა მგზავრობა, რომელიც ადრე „გაცილებს“ კატეგორიას მიეკუთვნებოდა;
- 2/3 იმ მგზავრობებისა, რომლებიც ადრე „შოპინგის“ კატეგორიას მიეკუთვნებოდა;
- 1/3 იმ მგზავრობებისა, რომლებიც ადრე „სეირნობის“, „ვიზიტებისა“ და „სხვა“ კატეგორიებს მიეკუთვნებოდა.

დასაქმება

ზრუნვა

სწავლა

საყიდლები (ზრუნვის გარდა)

გართობა-დასვენება

გასეირნება (ზრუნვის გარდა)

სხვა (ზრუნვის გარდა)

ვიზიტები (ზრუნვის გარდა)

გაცილება (ზრუნვა)

საყიდლები (ზრუნვა)

გართობა-დასვენება (ზრუნვა)

გასეირნება (ზრუნვა)

სხვა (ზრუნვა)

ვიზიტები (ზრუნვა)

სურ. 3.1 მოვლის მობილურობის ვიზუალიზაცია

ტრანსპორტის სფეროში არსებული გენდერული ვარაუდების შესწავლა

ამ თავში შემოთავაზებულია ინოვაციური კონცეფცია – „ზრუნვის მობილურობა“, რომელიც შრომის გენდერულ დანაწილებასთან დაკავშირებული, მანამდე თარული მგზავრობების ტენდენციების გააზრებისა და ვიზუალიზაციის საშუალებას იძლევა. „მგზავრობათა ჯაჭვი“ კიდევ ერთი კონცეფციაა, რომელიც ტრანსპორტის გენდერული განზომილებების უკეთ გაგებას უწყობს ხელს. ორივე კონცეფცია და ტერმინი მაგალითია იმისა, თუ როგორ უნდა გამოვიყენოთ სქესის და გენდერული ანალიზის მეთოდები, რომლებიც „ევროკავშირი-აშშ გენდერული ინოვაციები მეცნიერებაში, მედიცინაში, ინჟინერიაში და გარემოს დაცვის სფეროში“ შემუშავებული (Schiebinger et al. 2011). ურბანული ტრანსპორტის გენდერული ანალიზი დეტალურ განხილვას მოითხოვს იმისა, თუ როგორაა ცნებები და ტერმინები აგებული, რაც, ხშირად, როგორც ამ შემთხვევაში, კონცეფციების, ენისა და ვიზუალური წარმოდგენების გადახედვას გამოიწვევს.

იმ გენდერული ვარაუდების შესწავლით, რომლებიც კვლევის ნებისმიერ სფეროს უდევს საფუძვლად, შეგვიძლია გამოვავლინოთ არაცნობიერი, გენდერული მიკერძობა, რომელიც კონცეფციებში, მეთოდებსა თუ თეორიებშია ჩანერგილი. ეს განყოფილება გვიჩვენებს გენდერული მიკერძობის კიდევ რამდენიმე შემთხვევას, რომლებიც ტრანსპორტირების მონაცემებსა და კვლევებში, გარკვეული განმეორებით შეიძლება მოიძებნოს, თუმცა, ზოგიერთი ქვეყანა და ორგანიზაცია სხვებზე უკეთესი პრაქტიკით დაიკვებინს. მართალია ნელ-ნელა, მაგრამ ყველაფერი იცვლება და ზოგიერთი მაგალითი, რომელსაც ვასახელებ, ევროპის არაერთ სატრანსპორტო ორგანიზაციაზე აღარ ვრცელდება. საუკეთესო პრაქტიკა ევროპაში უფრო თარათოდ უნდა გამოიყენონ.

ერთ-ერთი მაგალითი ტერმინების: „დიასახლისი“ და „ოჯახის უფროსი“ ბინარულად, საპირისპირო გაგებით გამოყენებაა. ადამიანების პირადი და სოციალურ-ეკონომიკური აღწერილობების მიწოდებისას, ზოგიერთი სატრანსპორტო კვლევა, მაგალითად, ესპანეთის ეროვნული კვლევა – Movilia, ტრადიციულ ტერმინებს „დიასახლისი“ და „ოჯახის უფროსი“, კვლავ როგორც ურთიერთმიმართებაში პოლარულად საპირისპირო ცნებებს იყენებს.

ასეთ დაყოფას აღარ იყენებენ მადრიდსა და ბარსელონაში ჩატარებული რეგიონულ გამოკითხვებში, ისევე, როგორც მრავალ გამოკითხვაში ევროპის სხვა ქვეყნებში, მაგალითად, გაერთიანებული სამეფოს მგზავრობის ეროვნულ კვლევაში.

„სავალდებულო მობილურობა“ კიდევ ერთ, მიკერძობულ კონცეფციას წარმოადგენს, რომელიც, ჩვეულებრივ, დასაქმებისა და სავანმანათლებლო მიზნებისთვის განხორციელებული ყველა მგზავრობის აღსანიშნავად, ჩარჩო-კონცეფციად გამოიყენება. ეს კონცეფცია ზედმეტად დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს დასაქმებას და არასაკმარისად აფასებს ზრუნვის მობილურობას. ის

ზედმეტად აფასებს სამუშაო ადგილზე მგზავრობას, ქმნის შთაბეჭდილებას, რომ ის უფრო მნიშვნელოვანია, რადგან „სავალდებულო“ და აუცილებელია, ხოლო სხვა მგზავრობები შეიძლება ასეთი არ იყოს. ირიბად, მასში გატარებულია აზრი, თითქოს მოვლასთან დაკავშირებული მგზავრობები აუცილებელი არ არის და მათი უგულებელყოფა შესაძლებელია, რის შედეგადაც, სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავებისას, მათ ნაკლები მნიშვნელობა ენიჭება. ეს კონცეფცია ხელს უწყობს, რომ დასაქმების მობილურობამ საერთო მგზავრობებს შორის კიდევ უფრო დიდი წილი დაიკავოს, რადგან მას საგანმანათლებლო დანიშნულებით მგზავრობაც ემატება. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ამ მონაცემების გრაფიკულად გადმოცემისას, რადგანაც ორივე კატეგორია მსგავსი ფერებითაა წარმოდგენილი, რაც ვიზუალურად მათ როგორც ერთ დიდ კატეგორიას წარმოაჩენს (საერთო მაჩვენებლის 50%-ს).

იმპლიციტურმა გენდერულმა ვარაუდებმა ქალებისთვის აქტუალური საკითხების გამოტოვება, ან უგულებელყოფა შეიძლება გამოიწვიოს. ამ ტენდენციის მაგალითები მოკლე მანძილზე მგზავრობა, ფეხით მგზავრობა და ნახევარ განაკვეთზე დასაქმებაა. ხანმოკლე, ფეხით მგზავრობა (10-15 წუთზე, ან 1 კილომეტრზე ნაკლები) ხშირად არ ითვლება. ამგვარი მგზავრობები, ტრანსპორტის შესახებ ჩატარებულ არაერთ კვლევაში, მიზანმიმართულადაა გამოტოვებული, რადგან ისინი ინფრასტრუქტურის პოლიტიკის შემუშავებისთვის რელევანტურად არ არის მიჩნეული. თუმცა, ასეთი მგზავრობები ზრუნვის მობილურობისა და ქალთა მგზავრობის სათანადო გაგებისთვისაა მნიშვნელოვანი, რადგან მათ, უფრო ხშირად, ქალები ოჯახსა და სახლზე ზრუნვის ყოველდღიური რუტინის ფარგლებში ახორციელებენ. ასევე, ისინი მნიშვნელოვანია მგზავრობათა ჯაჭვის უკეთ გასაგებად, ვინაიდან ამ სახის მგზავრობა, როგორც წესი, მოიცავს მინიმუმ ერთ მონაკვეთს, რომელსაც ფეხით გადიან.

სატრანსპორტო სფეროს შესახებ არაერთი სტატისტიკური კვლევა არ აგროვებს ინფორმაციას ნახევარ განაკვეთზე დასაქმების შესახებ. იმის გამო, რომ ნახევარ განაკვეთზე დასაქმებულთა დიდ ნაწილს ქალები შეადგენენ, ამ ინფორმაციის უგულებელყოფა ზღუდავს მოგზაურობის ტენდენციებს, ანაზღაურებად დასაქმებასა და სხვა კოვარიაციებს შორის დამოკიდებულების ანალიზის შესაძლებლობას, რაც ქალთა მგზავრობის დინამიკის უკეთ აღწერის საშუალებას მოგვცემდა.

გენდერული მიკერძოება ხშირია ტრანსპორტის მონაცემების ვიზუალური ასახვისას. პერსპექტივა, მოცულობა, ფერების გამოყენება, გრაფიკების შედარებითი პოზიცია და ზომა, წარმოდგენილი კატეგორიები და გამოყენებული სათაურები რაოდენობრივი ინფორმაციის ვიზუალურად, არასწორად წარმოდგენის მთავარი მიზეზია (Tufte 1983).

ასევე, ტრანსპორტის სტატისტიკის წარმოდგენისას, აღნიშნული კომპონენტები, არცთუ იშვიათად, გენდერული მიკერძოების წყაროა. წრიული დიაგრამები ხშირად გამოიყენება და უმეტეს შემთხვევაში, ისინი პერსპექტივის შემცველი რაკურსით, ან ვიზუალური მოცულობითაც არის წარმოდგენილი. პერსპექტივა და მოცულობა ამახინჯებს ინფორმაციას, რადგან დიაგრამის ის სეგმენტები, რომლებიც წინა პლანზეა განლაგებული, დიაგრამის ზედაპირის ზედმეტი

მოცულობის ხარჯზე, ქაღალდზე უფრო მეტ ადგილს იკავებს, ვიდრე პროპორციულად, მათი რეალური წილია მთლიანობაში. მონაცემები, რომლებიც წინა პლანზეა, უფრო დიდად აღიქმება, ვიდრე სინამდვილეშია. იქიდან გამომდინარე, რომ ვიზუალური აღქმა ესოდენ სწრაფი და ძლიერია, მნიშვნელოვანია ის, თუ რომელი მონაცემია შერჩეული დიაგრამის წინა პლანზე გამოსატანად. ამ ადგილას ზოგჯერ სწორედ სამსახურებრივ საჭიროებებთან დაკავშირებულ მგზავრობები გვხვდება, როგორც ზემოთ მოტანილი მაგალითის ორიგინალურ ვიზუალიზაციაზეც ჩანს (Ministerio de Fomento 2007).

სქესის ანალიზისა და კოვარიაციების მნიშვნელობა

შრომის გენდერული დაყოფა ტრანსპორტირების სფეროში მამაკაცებსა და ქალებს შორის განსხვავებების ძირითად მიზეზს წარმოადგენს. თუმცა, ბიოლოგიური სქესი ასევე მნიშვნელოვანი მახასიათებელია, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებებისა და ობიექტების დაპროექტებისას, ფიზიკური ძალა და სიმაღლე გასათვალისწინებელი. სქესობრივი განსხვავებების ანალიზი საფეხურებისა და მოაჯირების, საკონტროლო ღილაკების განლაგების და ა.შ. დაპროექტებისას სტანდარტებისა და საცნობარო მოდელების გადახედვას და ასევე ორსულობის, როგორც ნორმალური ფიზიოლოგიური მდგომარეობის აღიარებას მოითხოვს.

ზრუნვის მობილურობის სრულყოფილად გაგება კოვარიაციების გათვალისწინებას საჭიროებს, განსაკუთრებით ისეთების, რომლებიც ქალების, როგორც მრავალფეროვანი ჯგუფის უკეთ წარმოჩენას ემსახურება, რადგან ქალები არა ერთ კატეგორიას, არამედ ადამიანთა ძალიან რთულ და დიფერენცირებულ ჯგუფს წარმოადგენენ. ჩვენთვის საინტერესო და გასათვალისწინებელი ძირითადი ურთიერთგადაამკვეთი ცვლადები შემდეგია: ასაკი, რასა და ეთნიკური წარმომავლობა, შემოსავალი, სამსახურებრივი მდგომარეობა (მათ შორის, დასაქმება სრულ, ან ნახევარ განაკვეთზე), ოჯახური მდგომარეობა, ფიზიკური შესაძლებლობები და პასუხისმგებლობა 18 წლამდე ბავშვებზე, ან შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე ადამიანზე, თუ ხანდაზმულ ნათესავებზე, რომლებსაც დამოუკიდებლად ცხოვრება არ შეუძლიათ.

ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და ევროპაში უკვე რამდენიმე ათეული წელია შემუშავებულია უნივერსალური დიზაინის პრინციპები, რომელთა მიზანი ისეთი გარემოს შექმნაა, რომელიც თანაბრადაა ხელმისაწვდომი ყველასთვის, ფიზიკური მდგომარეობისა და შესაძლებლობების მიუხედავად (Audirac 2008). ეს კონცეფცია რელევანტურია მოწყობილი გარემოს სქესის და გენდერული კუთხით ანალიზისთვის, რადგან დიზაინის მახასიათებლები უნივერსალური დიზაინის პრინციპის მიხედვითაა შემუშავებული.

ფიზიკური ხელმისაწვდომობის გაუმჯობესება ყველასთვის, ვინც საერთო სტანდარტებსა და საცნობარო მოდელებს არ შეესაბამება, (რომლებიც, როგორც წესი, ზრდასრულ მამაკაცს

გულისხმობს) ქალებისთვის აუმჯობესებს ხელმისაწვდომობას. მაგალითად გამოდგება, ლონდონში, (ტრანსპორტი ლონდონისთვის 2007) საზოგადოებრივი სივრცისა და სატრანსპორტო საშუალებების დიზაინის გასაუმჯობესებლად განეული ძალისხმევა, მათ შორის, მატარებლებზე, მეტროებსა და ავტობუსებზე კიბეების გარეშე წვდომა, ტრანსპორტზე წვდომა განიერი ტურნიკეტების მეშვეობით და ბაქნებიდან მატარებლებზე საფეხურების გარეშე პირდაპირი წვდომა. სატრანსპორტო ადმინისტრაცია აუქმებს კიბეებს ქუჩიდან სატრანსპორტო ბაქანზე მოსახვედრად, რათა ისინი ხელმისაწვდომი გახადოს საბავშვო ეტლების, ბარგის, შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთა ეტლებისა და მსგავსი მოწყობილობებისათვის. ლონდონის სატრანსპორტო ადმინისტრაცია ფეხით გადაადგილების პოლიტიკას ახალისებდა და რეცესიის დანყებადღე, საზოგადოებრივი გარემოს გაუმჯობესებისთვის, რიგი ღონისძიებების დაფინანსება დაიწყო. საზოგადოებრივი გარემოს გაუმჯობესება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ხელმისაწვდომობის (PTAL) შეფასების ანგარიშში შედის, რომელიც სავალდებულოდ უნდა დაერთოს ლონდონში ნებისმიერი მნიშვნელოვანი მშენებლობის ნებართვის განაცხადს.

სხვა ფაქტორები, რომლებიც ქალთა მობილურობაზე ახდენს გავლენას, სქესთან და გენდერთან მის ურთიერთქმედებასთანაა დაკავშირებული. ქალაქში გადაადგილებისას, ქალები თავს იზღუდავენ, როდესაც ზოგიერთ ადგილას, დღისა და ღამის გარკვეულ მონაკვეთში არ მიდიან (კავანა 1998). მიუხედავად ამისა, ბოლო ათწლეულების განმავლობაში, საჯარო სივრცეში ქალების ყოფნა და ქცევა მკვეთრად შეიცვალა და ხანდახან მამაკაცებისგან არ განსხვავდება (იხილეთ მარიონ რობერტსის თავი ამ წიგნში), თუმცა უსაფრთხოების საკითხები და სექსუალური ძალადობის შიში ქალაქებში ქალების მობილურობის პრობლემად რჩება.

დიზაინის ახალმა მახასიათებლებმა ტრანსპორტირება უფრო უსაფრთხო გახადა (Wekerle et al. 1995). ეს მოიცავს გამოყოფილ მოსაცდელ ადგილებს, ავტობუსების გამჭვირვალე გაჩერება-მოსაცდელებს, ავტობუსებს მხოლოდ ქალებისათვის, სასწრაფო კავშირის ინტერკომს და სათვალთვალო მექანიზმებს, ალტერნატიულ სერვისებსა და მარშრუტებს, როგორებიცაა ინდივიდუალური მოთხოვნის საფუძველზე გაჩერების პროგრამები და ღამით, მგზავრებისთვის ავტობუსიდან – მათი საბოლოო დანიშნულების ადგილთან უფრო ახლოს ჩასვლის საშუალების მიცემა (Schulz et al. 1996). ქალაქმა კვებეკმა შეიმუშავა სისტემატური პროგრამები, როგორც სატრანზიტო სისტემებში სახიფათო ადგილების იდენტიფიცირებისთვის, ასევე მეტროსადგურების იმ ტიპის დიზაინერული მახასიათებლებით გასახლებლად, რომლებიც უსაფრთხოების პირობებს აუმჯობესებს (Sánchez de Madariaga 2004). ქალაქმა შეასრულა მეტროსადგურების განახლების სისტემატური გეგმა, რომელიც ხილვადობის, ფიზიკური ხელმისაწვდომობის, განათებისა და უსაფრთხოების გაუმჯობესებას ითვალისწინებს.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემების დაპროექტება ხანდაზმულთა მობილურობის საჭიროებების გათვალისწინებით ხელს უწყობს იმ ხანდაზმულთა უსაფრთხო მობილობას, რომლებმაც ჯანმრთელობასთან დაკავშირებული სხვადასხვა მიზეზის გამო ავტომობილის მართვა შეწყვიტეს (Currie et al. 2010, Hakamies-Blomqvist et al. 2003). მართვის შეწყვეტის

კონტექსტში, სქესი ასაკთან ურთიერთქმედებს (Bauer et al. 2003): მკვლევრებმა დაადგინეს, რომ „ხანდაზმული ქალები მამაკაცებზე უფრო ადრე გეგმავენ [ავტომობილის მართვაზე უარის თქმას], თავად იღებენ გადაწყვეტილებას და ჩერდებიან შესაბამის დროს“ (Oxley et al. 2011). სქესს, ასაკსა და გეოგრაფიულ მდებარეობას შორის კორელაცია მთავარი გამონწვევაა ხანდაზმულთა მობილობის მხარდასაჭერად: სოფლად უფრო მეტი ხანდაზმული ადამიანი ცხოვრობს, ვიდრე ახალგაზრდა (O'Neil 2010).

ბავშვების, განსაკუთრებით მცირეწლოვანი ბავშვების ყოლა, ზრუნვის მიზნით მგზავრობათა რაოდენობას და ზრუნვის უზრუნველსაყოფად აუცილებელი მარშრუტების საჭიროებას ზრდის (კრეინი 2007). ამერიკის შეერთებულ შტატებში, საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობა განსხვავდება როგორც სქესის, ასევე რასობრივი/ეთნიკური კუთვნილების მიხედვით; თუმცა, რასა და ეთნიკური წარმომავლობა უფრო მჭიდრო კავშირშია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამოყენებასთან, ვიდრე სქესი (Doyle et al. 2000). ასევე, მნიშვნელოვანია ურბანული მახასიათებლები, როგორებიცაა: სიმჭიდროვე და შემოსავლის დონე. ესპანეთში მხოლოდ დაბალი სიმჭიდროვის მქონე, ზემო-საშუალო კლასით დასახლებულ გარეუბნებში მცხოვრებ ქალებში იკვეთება ავტომობილების გამოყენების ტენდენცია, რომელიც ძალიან ჰგავს მამაკაცებისას. ხოლო კომპაქტურ, შედარებით ტრადიციულ უბნებში მცხოვრები ქალები, საზოგადოებრივ ტრანსპორტს უფრო აქტიურად იყენებენ, ვიდრე მამაკაცები. ზოგადად, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ძირითადი მომხმარებლები ქალები არიან (Sánchez de Madariaga, 2005).

გავლენა სატრანსპორტო პოლიტიკაზე

სატრანსპორტო სფეროს დაგეგმარების ამჟამად არსებული მიდგომა ანაზღაურებად დასაქმებას თავისი ინტერესის ძირითად ობიექტად განიხილავს, რადგანაც არსებობს წარმოდგენა, რომ მგზავრობათა უმეტესობა სწორედ ამ მიზნით ხდება. განათლება და დასვენება, სატრანსპორტო დაგეგმარებისთვის, უფრო მცირე, მაგრამ ასევე მნიშვნელოვანი სფეროებია. ამის შემდეგ მგზავრობის ნაკლებად რელევანტური მიზნები: შოპინგი, პირადი საქმეები, სეირნობა, ვიზიტები, გაცილება და ა.შ. მოდის. იქიდან გამომდინარე, რომ რჩება შთაბეჭდილება, თითქოსდა თითოეული მათგანი მგზავრობათა საერთო რაოდენობის მხოლოდ მცირე ნაწილს წარმოადგენს, ინვესტირების შესახებ გადაწყვეტილებების მიღებისას მათ დიდ მნიშვნელობას არ ანიჭებენ. ზრუნვის საქმიანობასთან დაკავშირებული მობილურობა ან არ ჩანს, რადგან მიმოტვანტულია და სხვადასხვა, მცირე კატეგორიის უკან იმალება, ან სათანადოდ არაა შეფასებული, რადგან 15 წუთზე ნაკლები ხანგრძლივობის, ან ერთი კილომეტრზე ნაკლებ მანძილზე ფეხით გადაადგილების მაჩვენებელი არ აღირიცხება და „მგზავრობათა ჯაჭვი“ სტატისტიკაში არ აისახება.

თუკი „ზრუნვის მობილურობის“ იდეას შემოვიღებთ, განსხვავებულ სურათს დავინახავთ. ზრუნვა და სამსახურებრივი საქმიანობა მგზავრობის მთავარ მიზნებად გამოვლინდება, ამასთან, ზრუნვასთან დაკავშირებულ მობილურობა მგზავრობათა საერთო ჯამის თითქმის ერთნაირ წილს შეადგენს, სამსახურებრივ საქმიანობასთან დაკავშირებული მგზავრობის გარდა. როდესაც ეს მონაცემები სქესის მიხედვით კიდევ უფრო დეტალურად დანაწილდება, აღმოჩნდება, რომ დღესდღეობით ზრუნვა ქალთა მგზავრობების ერთადერთი, მთავარი მიზანია, ისე, როგორც სამსახურებრივ საქმიანობასთან დაკავშირებული მგზავრობა მამაკაცების შემთხვევაში. შესაძლოა, რომ სკანდინავიის ქვეყნებში, სადაც ზრუნვასთან დაკავშირებული საქმიანობის დიდი ნაწილი ანაზღაურებადი დასაქმების ნაწილი გახდა, ქალთა მგზავრობებში ზრუნვის მობილურობის წილი დასაქმების წილთან ახლოს იყოს, მაგრამ გეოგრაფიული ვარიაციების სათანადოდ გასაგებად მონაცემების შეგროვება საჭირო.

ამ მოდელის ფარგლებში, შემომაცქვს წინადადება, რომ ზოგად, ჩარჩო-ცნებად, დამატებით, „დასვენების“ ცნება გამოვიყენოთ, რათა თავისუფლად დავაჯგუფოთ ყველა მცირე მიზანი, რომლებიც პირად კეთილდღეობასთან და დასვენებასთანაა დაკავშირებული: სეირნობა, ვიზიტები, შოპინგი პირადი სიამოვნებისათვის, პირადი საქმეები და ა.შ. ანუ მიზნები, რომლებიც არც დასაქმებასთან და არც ზრუნვასთან არიან კავშირში. შედეგად, ჩვენ გამოვყოფთ ოთხ ძირითად კატეგორიას, რომლებსაც სატრანსპორტო სფეროში მონაცემების შეგროვებისას ქალებისა და მამაკაცების სამგზავრო საჭიროებების უკეთ გასაგებად გამოვიყენებთ: ზრუნვა, დასაქმება, დასვენება და განათლება. ზრუნვა და დასაქმება უფრო დიდი და ერთმანეთის მსგავსი მოცულობის კატეგორიები იქნება, ზრუნვა და დასვენება კი ჩარჩო-ცნებები, რომლებიც, შემდგომ, უფრო მცირე ქვეკატეგორიებად დაიყოფა.

ეს მიდგომა რადიკალურად უპირისპირდება სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავების ამჟამინდელ პრიორიტეტებს, რომლებშიც სამსახურებრივი საქმიანობა მგზავრობის მთავარ და ყველაზე მნიშვნელოვან მიზნად მიიჩნევა, რადგან, როგორც ჩანს, მგზავრობათა უმეტესობა სწორედ ამ მიზნითაა განპირობებული. ამ კონცეფციების გამოყენებით შეგროვებული ახალი, ემპირიული მტკიცებულებები ცხადყოფს, რომ ეს ასე არ არის. სამსახურებრივი საქმიანობა მგზავრობის ერთადერთი, მთავარი მიზანი კი არაა, არამედ ორ ძირითად მიზანს შორის მხოლოდ ერთია. ეს სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავების პრიორიტეტებში მნიშვნელოვანი ცვლილებების შეტანას გულისხმობს.

„მოვლის მობილურობის“ ინოვაციური კონცეფცია მგზავრობის მნიშვნელოვან ტენდენციებს ასახავს და მისი გამოყენება შეიძლება იმისთვის, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი მომხმარებელთა საჭიროებებს უკეთ პასუხობდეს. ამ კონცეფციის საფუძველზე, სატრანსპორტო პოლიტიკა იმგვარად შეიძლება შემუშავდეს, რომ უკეთ დააკმაყოფილოს ზრუნვასთან დაკავშირებული მგზავრობა, უზრუნველყოს რესურსების უკეთ გადანაწილება და ინვესტირების იმ პრიორიტეტების ხელახალი განსაზღვრა, რომლებიც დღეს სამსახურებრივ საქმიანობასთან დაკავშირებულ მობილობაზე არაპროპორციულადაა აქცენტირებული.

როგორც სანჩეს დე მადარიაგა ამ წიგნის სხვა თავში ამტკიცებს, სატრანსპორტო სექტორსა და ქალაქის დაგეგმარების დეპარტამენტებში ქალთა რაოდენობის ზრდამ, სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავებისას, შესაძლოა, გენდერული განზომილებების მიმართ მგრძობილობა გაზარდოს, რადგან ისინი, პირადი გამოცდილებიდან გამომდინარე, ამ საკითხების მიმართ შეიძლება უფრო მგრძობიარენი იყვნენ. თუმცა, მიზეზთა და მიზეზთა გამო, ეს ყოველთვის ასე არ ხდება და პროფესიულ ან/და ინსტიტუციურ დღის წესრიგში არსებითი ცვლილებების მისაღწევად გადაწყვეტილების მიმღებ თანამდებობებზე ქალების კრიტიკული მასის არსებობა, ამას გარდა კი მხარდამჭერ მამაკაცებთან თანამშრომლობაა აუცილებელი.

ტრანსპორტირების გენდერული განზომილებების არსებითი ცოდნა მოეთხოვებათ როგორც ქალებს, ასევე მამაკაცებს. ამ ცოდნის მიწოდებას უნივერსიტეტები ჯერ კიდევ ვერ ახერხებენ, ამიტომაც, როგორც დარგის მკვლევრების, ისე ამ სფეროში, პრაქტიკულ საქმიანობაში ჩართული პირებისთვის, პროფესიული მომზადება იქნება საჭირო.

გარდა ამისა, კიდევ სამი საკითხი იმსახურებს ყურადღებას. პირველი სატრანსპორტო პოლიტიკაში მოვლის საკითხებზე ფოკუსირებისას არსებულ, გარკვეულ, თანდაყოლილ რისკებს განიხილავს. მეორე ყურადღებას ამახვილებს იმაზე, რომ ტრანსპორტირება ურბანული და რეგიონული დაგეგმარების პოლიტიკის უფრო ფართო ჩარჩოში უნდა იყოს გათვალისწინებული. მესამე გენდერსა და ტრანსპორტის სფეროში გარემოსდაცვითი მდგრადობას შორის კავშირს ეხება.

ზრუნვის სამუშაოზე ყურადღების გამახვილებისას ხაზგასმით აღინიშნება ის, რაც კვლავაც მრავალი ქალის ცხოვრების მთავარ გამოცდილებად რჩება და ძირითადად, ქალთა მიერ შრომის გენდერული დანაწილების გამო ხდება. არსებობს პრობლემის ზედმეტად გამარტივებული და ესენციალისტური გაგების რისკი, რამაც შესაძლოა, ზრუნვასთან დაკავშირებული საქმიანობის ქალის მუშაობასთან, საბოლოოდ კი, გენდერის სქესთან გათანაბრება გამოიწვიოს. გენდერული კვლევისა და პოლიტიკის შემუშავებისას, ყოველთვის არსებობს პრობლემა, როდესაც ტრადიციული გენდერული როლებიდან გამომდინარე, ყურადღებას ქალთა სპეციფიკურ საკითხებზე ამახვილებენ. ამ საკითხს ფრთხილად უნდა მივუდგეთ, რათა სქესის გენდერთან გაიგივების რეალური საფრთხე ავიცილოთ თავიდან. ესაა საკითხი, რომელიც, პირველ რიგში, სწორედ გენდერული კვლევების შედეგადაა გამოვლენილი და ეჭვქვეშ დაყენებული. ის მოითხოვს სიფხიზლეს გენდერული როლების მუდმივ ევოლუციასა და სიტუაციების მრავალფეროვნებასთან მიმართებაში, რომელთაც ქალები და მამაკაცები განიცდიან.

იქიდან გამომდინარე, რომ ტრანსპორტი პოლიტიკის სფეროა, რომელიც ქალაქსა და რეგიონულ დაგეგმარებასთანაა გადაჯაჭვული, საჯარო პოლიტიკის ამ სამ სფეროს (ტრანსპორტი, გენდერული პოლიტიკა, ურბანული და რეგიონული დაგეგმარება) შორის კავშირის გაძლიერება აუცილებელია. ტრანსპორტის დაგეგმარება უკეთ უნდა იყოს ინტეგრირებული სივრცითი დაგეგმარების ყველა დონის ინსტრუმენტთან, მინათსარგებლობის ადგილობრივი დონიდან მუნიციპალურამდე, მუნიციპალურიდან რეგიონულამდე. ეს იმაზე უკეთ და ინტენსიურად უნდა

მოხერხდეს, ვიდრე ევროპული ქვეყნების ქალაქების უმეტესობაში ხდება. მნიშვნელოვანია გენდერული განზომილებების უფრო ფართოდ გათვალისწინება ქალაქებსა და რეგიონებში ყველა დონეზე, ასევე, პროცესში გენდერული მენისტრამინგის სათანადო მეთოდების, ტექნიკისა და პროცესების ინტეგრაცია.

დასასრულ, არსებობს მტკიცებულება, რომ ქალების მობილურობა ეკოლოგიურად უფრო მდგრადია, ვიდრე მამაკაცებისა (Carlsson-Kanyama et al. 1999). მიუხედავად იმისა, რომ შემოსავლის კუთხით არსებული განსხვავება და სხვა ცვლადი მაჩვენებლები, როგორებიცაა: ასაკი და შრომის პოზიცია, მნიშვნელოვანი და გასათვალისწინებელია, საერთო ჯამში, ქალები შედარებით მოკლე დისტანციებზე მგზავრობენ, უფრო ხშირად გადაადგილდებიან ფეხით, ნაკლებად იყენებენ კერძო ავტომობილებს და მეტად საზოგადოებრივ ტრანსპორტს. შედეგად, ქალების მობილურობა ატმოსფეროში დამაბინძურებელი ემისიების უფრო მცირე ნაწილის წყაროა, ვიდრე მამაკაცებისა. ვინაიდან, სათბურის ეფექტის გამომწვევ წყაროებს შორის საქალაქო და საქალაქო აგლომერაციის ტრანსპორტის წილი დიდია, კლიმატის ცვლილებისა და გარემოს მდგრადობის პოლიტიკის განხილვისას, ტრანსპორტირებაში არსებული გენდერული განსხვავებების აღიარება აუცილებელია.

თუმცა, ქალებში, ეკოლოგიურად უფრო მდგრადი მგზავრობის ტენდენციები, ნაწილობრივ, საზოგადოებაში მათი არაპრივილეგირებული პოზიციითაა გამოწვეული. რაც უფრო იზრდება ქალების სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობა, იზრდება მათი შემოსავლის დონე და ჩართულობა ანაზღაურებად საქმიანობაში, მათი გადაადგილების ტენდენციებიც მამაკაცებისა ემსგავსება.

ტრანსპორტის გენდერულმა ანალიზმა პასუხი უნდა გასცეს კითხვას, უნდა გაგრძელდეს თუ არა მამაკაცის მობილობის არსებული ტენდენციების, როგორც სტანდარტული ნიმუშის გამოყენება, როგორც მოდელისა, რომლის საფუძველზეც პოლიტიკის შემუშავება, დაგეგმარება და ინვესტიციების გამოყოფა ხდება.

სატრანსპორტო სისტემა, რომელიც ეკოლოგიურად უფრო მდგრადი და ყველასთვის სამართლიანია, ეჭვქვეშ აყენებს სრულად შრომისუნარიანი, ზრდასრული, დასაქმებული მამაკაცების ტრანსპორტირების ტენდენციების ნიმუშებად გამოყენების პრივილეგირებულ სტატუსს, როგორც პოლიტიკის შემუშავების ნორმას. ამ თვალსაზრისით, შესაძლოა მეტად სასარგებლო იყოს ისეთი ცნება, როგორიცაა ზრუნვის მობილურობა.

ლიტერატურა

- Audirac, I. 2008. *უნივერსალური დიზაინი და ხელმისაწვდომი სატრანზიტო სისტემები: ფაქტები, რომლებიც გასათვალისწინებელია თქვენი სატრანზიტო სისტემის განახლების, ან გაფართოებისას*. Washington, DC: Project Action.
- Bauer, M.J., Rottunda, S. and Adler, G. 2003. ხანდაზმული ქალები და ავტომობილის მართვის შეწყვეტა. *Qualitative Social Work*, 2(3), 309-25.
- Carlsson-Kanyama, A., Linden, A-L. and Thelander, A. 1999. გენდერული განსხვავებები გარემოზე ზემოქმედებაში ტრანსპორტის მოხმარების ტენდენციების მაგალითზე: შვედეთის მაგალითი *Society and Natural Resources*, 12, 355-69.
- Cavanagh, S. 1998. *უსაფრთხო სივრცეების შექმნა: რესურსების გზამკვლევი სამეზობლოსთვის უსაფრთხოების შესამოწმებლად*. London: Women's Design Service.
- Consortio de Transportes de Madrid. 2004. Encuesta de movilidad de Madrid EDM, Madrid: Consortio de Transportes de Madrid.
- Crane, R. 2007. მიმდინარეობს ჩუმი რევოლუცია ქალთა მგზავრობაში? ტრანსპორტით სარგებლობის გენდერული განსხვავების მიმოხილვა. *Journal of The American Planning Association*, 73(3), 298-316.
- Currie, G. and Delbose, A. 2010. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამოყენების ტენდენციების კვლევა ასაკოვან მოსახლეობაში. *Transportation*, 37(1), 151-64.
- Doyle, D. and Taylor, B. 2000. განსხვავებები ურბანული ტრანსპორტის მომხმარებელთა გადაადგილების ტენდენციებში სქესის და ეთნიკური წარმომავლობის მიხედვით, ტრანსპორტის მოხმარება ფერადკანიანთა შორის: საბოლოო ანგარიში, რედაქტირებულია შეერთებული შტატების ფედერალური ავტოგზების ადმინისტრაციის მიერ. Washington, DC: United States Department of Transportation, 181-244.
- Grieco, M., Pickup, L. and Whipp, R. 1989. *გენდერი და ტრანსპორტი: დასაქმება და მგზავრობისთვის არსებული შეზღუდვების გავლენა*. Aldershot: Avebury.
- Hamilton, K. 1999. ქალები და ტრანსპორტი: შეზღუდვები და გენდერული დაყოფა. *Town and Country Planning*, 68(10), 318-19.
- Hamilton, K. and Jenkins, L. 2000. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გენდერული აუდიტი: ახალი პოლიტიკის ინსტრუმენტი სოციალური გარიყულობის წინააღმდეგ ბრძოლაში. *Urban Studies*, 37(10), 1793-800.

- Hakamies-Blomqvist, L. and Siren, A. 2003. გენდერული განსხვავების დეკონსტრუქცია: მართვის შეწყვეტა და ხანდაზმული ქალების მიერ ავტოსაშუალების მართვის გამოცდილება. *Journal of Safety Research*, 34(4), 383-8.
- Hamilton, K. 1999. ქალები და ტრანსპორტი: შეზღუდვები და გენდერული დაყოფა. *Town and Country Planning*, 68(10), 318-19.
- Hanson, S. 1980. სახლიდან – სამსახურში მრავალფუნქციური მგზავრობის მნიშვნელობა ურბანულ ტრანსპორტის მოხმარების ტენდენციებში. *Transportation*, 9, 229-48.
- Hanson, S. 1980. სივრცითი დივერსიფიკაცია და მრავალფუნქციური მგზავრობა: რას ნიშნავს ეს არჩევანის თეორიისათვის. *Geographical Analysis*, 12(3), 245-57.
- HETUS 2002. დროის გამოყენების ჰარმონიზებული ევროპული კვლევა, ევროსტატი. ხელმისაწვდომია: <https://www.h2.scb.se/tus/tus/>
- Lucas, K. 2012. ტრანსპორტი და სოციალური გარიყულობა. სად ვართ ახლა? *Transport Policy* 01-013.
- McGuckin, N. and Murakami, E. 1999. მგზავრობათა ჯაჭვის გამოყენების კვლევა: მამაკაცებისა და ქალების შედარება. Washington DC: U.S. Department of Transportation.
- Ministerio de Fomento 2007. Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes
- Movilia 2006. Madrid: Ministerio de Fomento
- McGuckin, N. and Nakamoto, Y. 2005a. განსხვავებები მგზავრობათა ჯაჭვის გამოყენებისას მამაკაცებსა და ქალებს შორის. *United States National Research Council. Research on Women's Issues in Transportation Report of a Conference, Vol. II: Technical Papers*. Washington DC: Government Publishing Office (GPO).
- O'Brien, M. and Shemilt, I. 2003. *მომუშავე მამები: შემოსავალი და მოვლა*. Manchester: Equal Opportunities Commission.
- O'Neil, D. 2010. გადანყვეტილების მიღება მართვის შეწყვეტისა და ტრანსპორტის გამოყენების დაგეგმვა დემენციის მქონე ხანდაზმულ მძღოლებში. *European Geriatric Medicine*, 1(1), 22-5.
- Oxley, J. and Charlton, J. 2011. გენდერული განსხვავებები ავტომობილის მართვასთან დაკავშირებულ დამოკიდებულებაში და მათი გავლენა მობილურობაზე ქალებში ტრანსპორტში: მეოთხე საერთაშორისო კონფერენციის შეჯამება, ოქტომბერი 27-30, 2009, Irvine, California, Volume 2, edited by S. Herbel and , D. Gaines. Washington, D.C.: United States National Research Council (NRC) Transportation Research Board, 64-73.

- Pickup, L. 1988. გადაადგილების სირთულე: მგზავრობის დროს ქალთა მობილობის შესწავლა, გამოცემაში „Women in Cities-Gender and the Urban Environment, რედაქტორები: J. Little, L. Peake and P. Richardson. New York: New York University Press.
- Pickup, L. 1985. ქალთა გენდერული როლი და მისი გავლენა ტრანსპორტის გამოყენების ტენდენციებზე. Built Environment, 10, 61-8.
- Rosenbloom, S. 1989a. მგზავრობათა ჯაჭვის გამოყენება: -Chaining Behavior: დასაქმებული დედების მგზავრობის რთული ნიმუშების შედარებითი და კულტურული ანალიზი, Gender, Transport and Employment, რედაქტორები: L. Pickup and M. Grieco. Aldershot: Gower Publishing.
- Rosenbloom, S. 1989b. მარტოხელა, დასაქმებული დედების სატრანსპორტო საჭიროებები: კრიტიკული ანალიზი. Journal of Specialized Transportation Planning and Practice, 3(3), 247-76.
- Sahlin, M. and Rosengren, B. 2001. Regeringens Proposition 2001/02:20 – Infrastruktur för ett Långsiktigt Hållbart Transportsystem. Stockholm: Regeringskansliet. ხელმისაწვდომია: <http://www.regeringen.se/content/1/c4/21/02/bd3b3165.pdf>
- Sánchez de Madariaga, I. 2005. Infraestructuras para la vida cotidiana, Ciudades 8, 101-33.
- Sánchez de Madariaga, I. 2009. Vivienda, Movilidad, y Urbanismo para la Igualdad en la Diversidad: Ciudades, Género, y Dependencia. Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, XLI (161-2), 581-98.
- Sánchez de Madariaga, I. 2010. დაბინავება, მობილურობა და დაგეგმვა თანასწორობისთვის მრავალფეროვნებაში: ქალაქები, სქესი და დამოკიდებულება, Social Housing and City, რედაქტორი L. Moya, Ministerio de Vivienda, 177-97.
- Sánchez de Madariaga, I. 2004. Urbanismo con perspectiva de género. Fondo Social Europeo- Junta de Andalucía, Sevilla.
- Schulz, D. and Gilbert, S. 1996. ქალები და სატრანსპორტო უსაფრთხოება: ძველი საკითხის ახლებური ხედვა, ქალთა მგზავრობის საკითხების მეორე ეროვნული კონფერენციის მასალები, 25-27 ოქტომბერი, Baltimore: Transportation Research Board Publications Office.
- Schiebinger, L., Klinge, I., Sánchez de Madariaga, I. and Schraudner, M., eds. 2001. გენდერული ინოვაციები მეცნიერებაში, ჯანმრთელობასა და მედიცინაში და ინჟინერიაში (მოქმედებს 2001 წლიდან: genderinnovations.stanford.edu).
- ტრანსპორტის კვლევების განყოფილება 2002. ქალები და ტრანსპორტი. კვლევის ანგარიში. London: University of East London. ხელმისაწვდომია: <http://dl-ami-dev.uel.ac.uk/womenandtransport/audit.html>
- ტრანსპორტი ლონდონისთვის 2007. გენდერული თანასწორობის გეგმა. London: Group Publishing.

Tufte, E.R. 1983. რაოდენობრივი ინფორმაციის ვიზუალური დემონსტრაცია. Connecticut: Graphics Press.

Turner, J and Grieco M. 1998. გენდერი, დრო და სიღარიბე: დროის, ტრანსპორტისა და მგზავრობის გენდერული ჭრილის უგულებელყოფილი სოციალურ-პოლიტიკური განზომილება, დროის გამოყენების შესახებ საერთაშორისო კონფერენციაზე წარმოდგენილი მოხსენება. Luneberg: University of Luneberg ხელმისაწვდომია:
http://www.geocities.com/margaret_grieco/womenont/time.html

Wekerle, G. 1989. მარტოხელა მშობლები გარეუბნებში: მგზავრობა სამსახურში და წვდომა ტრანსპორტზე. Journal of Specialized Transportation Planning and Practice, 3(3).

Wekerle, G. and Rutherford, B. 1987. დასაქმებული ქალები გარეუბნებში: ტრანსპორტირების მინუსები ავტომობილზე ორიენტირებულ გარემოში. Alternatives: Perspectives on Society, Technology, and Environment, 14(3-4), 49-54.

Wekerle, G. and Whitzman, C. 1995. უსაფრთხო ქალაქები: რეკომენდაციები მათი დაგეგმვის, დიზაინისა და მართვისთვის. London: Van Nostrand Reinhold.

ავტორის შენიშვნა:

გენდერისა და ტრანსპორტის შესახებ ჩატარებული კვლევითი პროექტის შედეგად, ჩამოვყალიბე კონცეფცია – „ზრუნვის მობილურობა“, რომელიც ესპანეთის საზოგადოებრივი სამსახურების სამინისტროს მიერ იყო დაფინანსებული (Sánchez de Madariaga 2009). აღნიშნულ პროექტში, გენდერული თვალსაზრისით გაუაანალიზე ესპანეთის ურბანული ტრანსპორტის რამდენიმე კვლევა. პროექტზე მუშაობისას ვთანამშრომლობდი სტუდენტთან, ალესანდრო მანტეკა და ინეს ნოველასთან. „მოვლის მობილურობის“ კონცეფცია გამოიყენეს „გენდერული ინოვაციების პროექტის“ ფარგლებში ჩატარებულ თემატურ კვლევაში (Schiebinger et al. 2011), რომელშიც თანაშემწე მკვლევრები ედისონ არლოუ და სარა ნიუმენი იყვნენ.