

Jämställdhetsintegrering av trafiknämndens verksamhet

Bakgrund

Enligt kommunfullmäktiges förslag till budget 2015 för Stockholms stad med inriktning för 2016 och 2017 ska trafiknämndens verksamhet jämställdhetsintegreras i syfte att synliggöra effekten av beslut och resursfördelning utifrån kön. Nämnden ska säkerställa att investeringar vid trafikplanering fördelas utifrån ett genusperspektiv.

Jämställdhetsintegrering har pekats ut som strategi för jämställdhetspolitikens genomförande av såväl den svenska regeringen som internationella församlingar som FN och EU. Metoden bygger på uppfattningen att jämställdhet för att få genomslag inte bör bedrivas isolerat utan inom alla politikområden, på alla nivåer. Jämställdhet mellan kvinnor och män börjar där ordinarie beslut fattas, resurser fördelas och normer skapas, därför måste jämställdhetsperspektivet finnas med i det dagliga arbetet. Jämställdhetsintegrering får idag anses som ett vedertaget synsätt och används inom vitt skilda sakområden av såväl kommuner och landsting som statliga myndigheter.

Genom så kallad genusbudgetering kan jämställdhetsintegrering tillämpas i budgetprocessen. Fokus ligger på resursfördelning och syftet är att uppnå en rättvis fördelning av resurser mellan könen. Genom att höja kunskapen kring budgetens könsmissiga effekter synliggörs om det finns behov av att omfördela resurser för att skapa en jämnare och mer rättvis fördelning.¹

Riksdagen har beslutat att målet för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Målet har preciserats i fyra delmål:

- En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.

¹ Mer information finns på jamstall.nu

- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemanarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Jämställdhet är även en viktig del av det transportpolitiska funktionsmål som riksdagen beslutade om 2009. Målet tar sikte på att transportsystemet ska vara öppet och användbart för alla. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Funktionsmålet gäller generellt, men uttrycks dessutom genom ett antal preciseringar inom särskilt prioriterade delområden. Jämställdhet är ett sådant prioriterat område.

Kopplingar mellan de jämställdhetspolitiska målen och trafiknämndens verksamhet

Möjligheten att ta sig mellan olika målpunkter är en grundläggande förutsättning för att trygga sin försörjning och för att få livspusslet att gå ihop. Ekonomisk jämställdhet kan också kopplas till fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Om kvinnor och män har samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet, ökar också möjligheten att dela på det obetalda arbetet i anslutning till hemmet².

Risker och rädsla för att utsättas för könsrelaterat våld eller brott har betydelse för tillgängligheten till såväl transportsystemet som det offentliga rummet. Trygghetsskapande åtgärder, exempelvis i form av att skapa förutsättningar för befolkade offentliga rum i anslutning till kollektivtrafiklägen, bra belysning och öppna, välvårdade ytor, ökar känslan av trygghet och minskar rädslan för trakasserier och våld.

² Kön i trafiken – jämställdhet i kommunal transportplanering, Charlotta Faith-Ell och Lena Levin, SKL 2013

Än idag lever kvinnor och män delvis olika vardagsliv vilket framgår av studier exempelvis över hur vi använder vår tid, hur vi reser eller könsfördelningen på våra större arbetsplatser. Detta understryker vikten av att män och kvinnor har samma inflytande och makt över de beslut som fattas. Därför är det problematiskt att det visat sig att färre kvinnor än män är delaktiga i den fysiska planeringen. Exempelvis domineras ofta samrådsmöten av män, kvinnor närvarar visserligen, men pratar i allmänhet mindre³. Att arbeta för jämställt inflytande i planeringsprocesser är således ytterligare en viktig aspekt av nämndens verksamhet med nära kopplingar till de jämställdhetspolitiska målen.

Trafiknämndens verksamhet

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har beskrivit jämställdhetsintegrering som en ständigt pågående process. Allt behöver inte göras på en gång utan arbetat kan fokuseras på ett eller ett par mål i taget, det viktiga är att arbetet görs systematiskt.⁴ Det är angeläget att identifiera ett antal områden där arbetet med att jämställdhetsintegrera nämndens verksamhet initialt kan fokuseras. Denna promemoria kan ses som ett första steg i detta arbete.

Det är viktigt att påpeka att mycket av det arbete som görs av nämnden redan idag ligger i linje med de nationella jämställdhetspolitiska målen. Prioriteringen av kollektivtrafik är en viktig del vilket bland annat innefattar medverkan i utbyggnaden av tunnelbana och spårväg, och satsningar på stombussarna. Andra exempel är satsningar kopplade till gång och cykel, både i form av investeringar och drift och underhåll, städinsatser, klottersanering, Stockholmsvärdar, arbetet med trafiksäkerhet, utökad och mer ändamålsenlig belysning med mera. Även det uppdrag om jämställd snöröjning som formulerats i stadens budget och som ska genomföras som ett pilotprojekt under 2015 är en viktig del i detta arbete.

Från och med maj 2015 görs den ekonomiska redovisningen av nämndens verksamhet enligt följande uppdelning:

- Gång- och cykelbanor
- Gatu- och trafikordningar
- Broar och viadukter

³ Hela samhället. Jämställdhetsaspekter på fysisk planering och byggd miljö. Boverket 1996; Den jämställda staden - Om jämställdhet och delaktighet i stadsplaneringen, Jessika Wide och Christine Hudson 2008

⁴ Kön i trafiken - jämställdhet i kommunal transportplanering, Charlotta Faith-Ell och Lena Levin, SKL 2013

- Trafiksignaler
- Belysning
- Tunnlar
- Offentliga rum
- Parker, grönområden och träd
- Vinterväghållning
- Barmarkrenhållning
- Parkering

För en del av områdena ovan, exempelvis gång- och cykelbanor, ansvarar nämnden för både drift, underhåll och investeringar. För andra områden, exempelvis parkering, enbart någon aspekt. Inom ramen för arbetet med att jämställdhetsintegrera nämndens verksamhet bedömer kontoret ett antal av dessa områden som mer angelägna ur ett jämställdhetsperspektiv. Vissa av områdena kan också med fördel behandlas tillsammans. En reviderad uppdelning blir då som följer:

- Gång- och cykelbanor
- Gatu- och trafikanordningar
- Offentliga rum inklusive parker, grönområden och träd samt belysning
- Vinterväghållning och barmarkrenhållning

Gång- och cykelbanor

Forskning kring medborgarnas transportbehov och resmönster lyfter återkommande fram skillnader i när, hur, varför och hur långt kvinnor och män reser. Analyser av Stockholms resvanor har gjorts genom olika studier och undersökningar och visar att mäns och kvinnors sätt att färdas i staden skiljer sig åt. En rapport som landstingets regionplane- och trafikkontor låtit ta fram visar visserligen att kvinnors och mäns resmönster i Stockholms län har blivit mer likartade, både vad gäller antalet resor och val av färdmedel, men fortfarande kvarstår skillnader⁵. Det traditionella sättet att studera resvanor är att genomföra en resvaneundersökning (RVU) där ett antal intervjupersoner fyller i en dagbok om alla sina förflyttningar under en viss dag. Senast det gjordes i Stockholm var 2011/2012. Den resvaneundersökningen är en del av den nationella resvaneundersökningen som Myndigheten för Trafikanalys ansvarar för.

⁵ Trender i Stockholms resande – en jämförelse mellan RVU 86/87 och 2004. Regionplane- och trafikkontoret, Rapport 2009:03

Tabell. Resor till/från Stockholm kommun på vardagar. RVU 2011/2012. Bygger på data från drygt 5000 resor.

**Färdsätt vardag över hela dygnet,
alla ärenden**

	Man %	Kvinna %	Totalt
Till fots	26	32	26
Cykel	4	5	5
Kollektivtrafik	30	38	34
Bil/Mc/moped	38	23	31
Annat	2	1	1

**Färdsätt resor till/från arbetet över
hela dygnet**

	Man %	Kvinna %	Totalt
Till fots	19	20	20
Cykel	6	8	7
Kollektivtrafik	39	52	46
Bil/Mc/moped	35	19	27
Annat	1	1	1

**Färdsätt vardag i högtrafik, alla
ärenden**

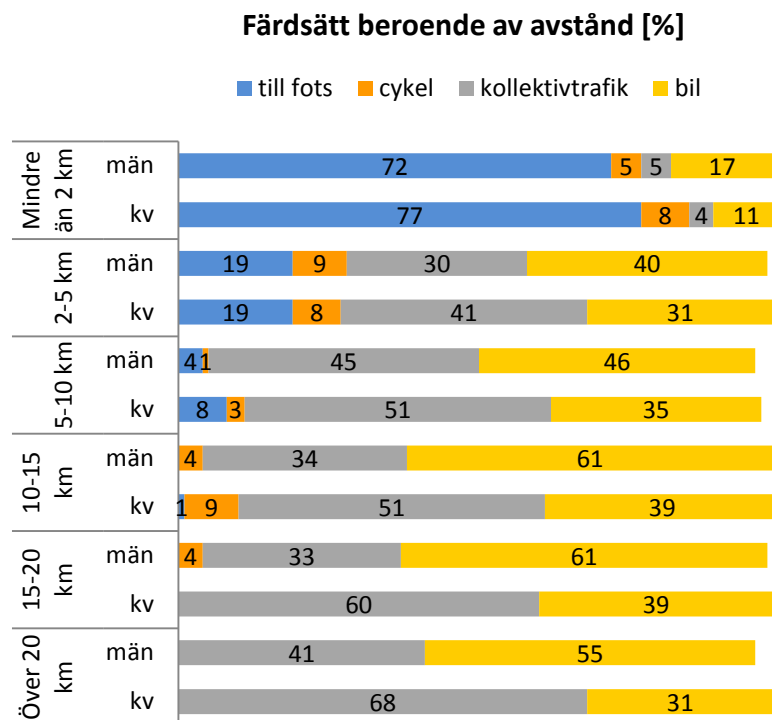
	Man %	Kvinna %	Totalt
Till fots	21	29	25
Cykel	4	6	5
Kollektivtrafik	35	43	39
Bil/Mc/moped	40	21	30
Annat	0	1	1

**Färdsätt resor till/från arbetet i
högtrafik**

	Man %	Kvinna %	Totalt
Till fots	19	21	20
Cykel	6	9	8
Kollektivtrafik	42	54	47
Bil/Mc/moped	33	15	24
Annat	0	1	0

RVU 2011/2012 visar att det är stora skillnader för mäns och kvinnors resande vad gäller färdmedelsval. Män reser i större utsträckning med bil än vad kvinnor gör. Skillnaden är större i högtrafik än övriga dygnet.

Diagrammet visar resor till/från Stockholms kommun på vardagar, uppdelat på reseavstånd. Data från RVU 2011/2012.



Vid en uppdelning av resorna på avstånd så visar resultatet att skillnaden vad gäller val av bil eller kollektivtrafik kvarstår oberoende av avstånd.

Att det finns skillnader i hur män och kvinnor reser stöds även av den sammanställning som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) gjort av en rad studier om män och kvinnor i trafiken. Till exempel visade en omfattande analys av svenska resvaneundersökningar 1994–2001 gjord av dåvarande Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) 2002 att:

- Män gjorde 7–8 % fler resor per dag, använde 13–14 % mer tid till resor, men hann resa nästan 40 % längre än kvinnor. Att männen hann resa så pass mycket längre förklarades med att färdmedelsfördelningen är olika.
- Kvinnorna gjorde fler inköps- eller serviceresor än männen. Kvinnor gjorde i högre utsträckning fler kombinerade resor, så kallade kedjeresor, än männen. Ungefär var femte kvinna, 19 %, gjorde något stopp på vägen hem från jobbet jämfört med var sjunde man, 13 %.
- Resandet, framförallt bilåkandet, stiger med ökad inkomst. Inkomst är starkt korrelerat med utbildning, yrkesstatus och

sysselsättningsgrad. Om hänsyn även tas till dessa faktorer minskar skillnaderna i bilanvändning mellan män och kvinnor men försvinner inte helt.

Oavsett resesätt så finns det faktorer som gör att resan upplevs som mer eller mindre trygg och säker. Här är skötsel och underhåll en viktig aspekt. Ur ren trafiksäkerhetssynpunkt är skötsel och underhåll naturligtvis viktigt för att resan ska kunna genomföras på ett säkert sätt, men även ur ett trygghetsperspektiv spelar det stor roll om gång- eller cykelvägen är illa belyst eller har bristfällig beläggning. Bristande underhåll, gropar, trasiga räcken eller klotter stärker också känslan av att platsen inte är betydelsefull och att ingen ansvarar för den vilket kan göra att platsen upplevs som otrygg.

Kunskap om hur och mellan vilka platser kvinnor och män färdas är också viktigt ur ett trygghetsperspektiv. Gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är som regel mer exponerade för situationer som kan upplevas som otrygga i jämförelse med att sitta i en bil. Om kvinnor, som resultatet av den senaste RVU:n antyder, i större utsträckning än män går, cyklar eller åker kollektivt så riskerar ett bristande underhåll att i högre grad missgynna kvinnor än män.

Gatu- och trafikanordningar

Detta område inkluderar merparten av det arbete som görs på stadens gator, till exempel beläggningsarbeten, gatuombyggnationer, trafiksäkerhetsåtgärder, vägmarkeringar med mera.

Studier visar att kvinnor och män tenderar att värdera trafiksäkerhet olika. Resultatet från 2013-års nationella trafiksäkerhetsenkät visar exempelvis att 74 % av kvinnorna jämfört mot 52 % av männen anser att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten, och 77 % av kvinnorna jämfört mot 63 % av männen anser att 30 km/tim bör vara hastighetsgräns i trafikmiljöer där det finns oskyddade trafikanter.

Trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm baseras på stadens trafiksäkerhetsprogram. Kontoret sammanställer årliga åtgärdsplaner där planerat trafiksäkerhetsarbete för det kommande året specificeras. Trafiknämnden har i budget uppdragits att prioritera arbetet med åtgärdsplanerna. Kontoret bedömer att hastighet är den faktor som har störst potential att bidra till måluppfyllelse av trafiksäkerhetsprogrammet, hastighetsplaner är ett verktyg för att uppnå detta.

Även stadens medborgarenkät Miljö och miljövanor i Stockholm visar på skillnader i attityder mellan kvinnor och män, exempelvis vad gäller att ta bort bilkörfält till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik. I den senaste undersökningen som genomfördes 2013 angav ungefär lika stor andel kvinnor som män, runt hälften av de tillfrågade, att de är ganska eller mycket positiva till att ta bort bilkörfält till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik. Här ligger kontorets arbete enligt framkomlighetsstrategin i linje med ett genusbaserat förhållningssätt, genom att prioritera kollektivtrafik, gång, cykel och leveranstrafik. Skillnaderna mellan könen ökar om vi tittar på de som anger att de är mycket negativa, 27 % av de tillfrågade männen anger att de är mycket negativa till att ta bort bilkörfält till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört mot 10 % av kvinnorna.

Ett ytterligare område av vikt ur ett jämställdhetsperspektiv är hur trafiken läggs om vid gatuarbeten. Detta beslutas i så kallade trafikanordningsplaner. Hur omläggningarna görs är viktigt både ur ett trygghets- och trafiksäkerhetsperspektiv, men också för att säkra att omläggningarna inte får negativa effekter ur ett jämställdhetsperspektiv. Som diskuterats ovan tenderar kvinnor att i högre grad cykla eller gå medan män kör mer bil. Därför är det viktigt vid omläggningar att säkerställa en bra avvägning av alla trafikantgruppers behov så att inte exempelvis biltrafiken gynnas på övriga trafikslags bekostnad.

Offentliga rum och trygghetsskapande åtgärder

För detta syfte har offentliga rum utökats till att även inkludera områdena parker, grönområden och träd samt belysning. Trygghet är en aspekt som skär tvärs igenom samtliga dessa frågor och som är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom det kan påverka tillgången till det offentliga rummet. Trygghet i detta sammanhang avser upplevd trygghet och ska skiljas från faktisk utsatthet. Exempelvis uppger 12,7 % av de som svarat på frågorna i den nationella trygghetsundersökningen (NTU) 2014 att de under 2013 utsatts för någon eller några av de brottstyper som i rapporten kallas för brott mot enskild person: misshandel, hot, sexualbrott, personrån, bedrägeri eller trakasserier. De vanligaste brottstyperna är hot och trakasserier och minst vanligt är utsatthet för sexualbrott, allvarlig misshandel och personrån.

Tidigare forskning har visat att kvinnor och män upplever trygghet inom offentliga miljöer olika och att kvinnor i högre grad begränsar sin fria rörlighet på grund av deras upplevelser av otrygghet. Till exempel visade NTU 2014 på stora skillnader i upplevd trygghet

mellan kvinnor och män. Kvinnor uppgav betydligt oftare än män att de känner sig otrygga: 24 procent av kvinnorna uppgav att de känner sig ganska eller mycket otrygga eller att de på grund av otrygghet låter bli att gå ut, vilket ska jämföras med 6 procent av männen.

I undersökningen ställdes även frågor i syfte att ringa in situationer där otryggheten på ett konkret sätt påverkat vardagen eller det egna beteendet. Resultatet visade att känslan av otrygghet dubbelt så ofta ledde till konsekvenser för kvinnor som för män. Otrygghet hade en hög inverkan på beteendet (har valt andra vägar eller färdväg och avstått från någon aktivitet) för 2 % av männen, medan motsvarande siffra bland kvinnorna var 4 %.

Staden genomför trygghetsmätningar vart tredje år som ställer frågor bland annat kring upplevelsen av nedskräpning, klotter, och belysning, samt oro för att vistas på eller under kvällstid gå hem från den närmaste stationen för T-bana, pendeltåg eller tvärbana. Syftet med undersökningen är att skapa en samlad bild av hur utsatthet för brott, upplevelser av ordningsstörningar och upplevelse av trygghet eller oro för att utsättas för olika typer av brott fördelar sig över staden. Resultatet används bland annat som kunskapsunderlag i det trygghetsskapande arbete som bedrivs i staden. I de rapporter som tas fram redovisas idag inte kön. Eftersom det är en av bakgrundsvariablerna i undersökningen går det dock att ta fram och sådana analyser kan beställas av socialförvaltningen som ansvarar för genomförandet av mätningen. Kontoret har därför gjort detta.

Som komplement till den mer omfattande trygghetsmätningen kan stadens årliga medborgarundersökning användas, också i denna ställs frågor om upplevelsen av trygghet. På grund av ett begränsat urval bör dock resultatet betraktas med viss försiktighet. Resultatet presenteras uppdelat per kön.

Betydelsen av belysning

Belysning är i sig inte brottsförebyggande men hjälper tillsammans med en god gestaltning till att skapa en befolkad miljö och öka den upplevda tryggheten. I stadens trygghetsmätning ställs frågor även kring detta, så kallade ”mörka områden” som det benämns i rapporten. Respondenterna uppmanas att ange om och i så fall i vilken utsträckning de upplever att mörka områden och dålig belysning stör ordningen i det område där de bor. Eftersom den beställning kontoret gjort av en analys av resultatet utifrån kön ännu inte levererats saknas fortfarande siffror på eventuella skillnader

mellan könen. Även här kan dock stadens årliga medborgarundersökning användas som komplement. I undersökningen ställs en fråga om nöjdhet med belysning. Resultatet visar att en högre andel av männen är nöjda med belysningen i sin stadsdel, 69 %, jämfört mot 61 % av kvinnorna. Som nämnts tidigare är dock urvalet för denna undersökning litet vilket gör att resultatet måste tolkas med viss försiktighet.

Upplevelsen av mörka rum bör inte bara kopplas ihop med belysning utan även beskärning av träd och buskar har stor betydelse. Skymmande vegetation kan göra så att en plats upplevs som mörk vilket påverkar det faktiska utbytet av belysning på platsen.

Strategisk användning av drift och underhåll

Det finns många studier som pekar på betydelsen av utformning men också skötsel och underhåll av den offentliga miljön ur ett trygghetsperspektiv. Skriften Plats för trygghet har tagits fram inom regeringsuppdraget ”Att stärka tryggheten i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv” och innehåller tips och idéer för arbetet med att stärka tryggheten i det offentliga rummet. I skriften lyfts skötsel och underhåll fram som viktiga faktorer för hur vi upplever vår omgivning. Att vistas i en omgivning som känns övergiven, misskött och oplanerad kan skapa otrygghet.

Utmärkande för rum som uppfattas som otrygga är att de är slutna och saknar insyn eller möjlighet till kontakt med omgivningen, exempelvis på grund av tät växtlighet eller barriärer i form av höga plank eller husväggar. Att löpande röja vegetation runt stadens 211 mil gång- och cykelbanor samt beskära de cirka 30 000 träd som finns planterade på gatumark runt om i staden utgör en svår men viktig utmaning för nämnden på detta område.

Vinterväghållning och barmarkrenhållning

Sjukhusstatistik visar att singelolyckor med fotgängare, alltså olyckor när gående snubblar, halkar eller på annat sätt faller och skadar sig utan inblandning från andra trafikanter eller fordon är vanliga. Många fotgängare snubblar eller faller på grund av ojämnheter i vägbanan eller halt väglag. Mellan 2009-2013 skedde det 6 967 fallolyckor i Stockholms stad enligt sjukhusens rapportering, det blir i snitt 1500-1600 fallolyckor per år. Två av tre av alla fallolyckor i Stockholm där den drabbade är över 45 år är kvinnor.

Trafikkontoret har låtit uppskatta de samhällsekonomiska kostnaderna för de trafikolyckor som inträffar i staden. De totala

årliga samhällsekonomiska kostnaderna beräknas till cirka tre miljarder kronor. Av de totala olyckskostnaderna utgörs cirka en halv miljard per år av singelolyckor med fotgängare. Genom att reducera antalet singelolyckor med fotgängare skulle en betydande besparing av vård- och sjukskrivningskostnader kunna uppnås.

Studier från Skåne visar att majoriteten av de fotgängare som skadas i singelolyckor skadas på trottoarer. En större del av olyckorna sker vintertid. Vid is och snö är risken att skadas nästan åtta gånger högre än sommartid. Även vid barmark är skaderisken högre vintertid, ungefär dubbelt så hög som sommartid. Det beror sannolikt på att det kan förekomma fläckar med is eller snö även om det i huvudsak är barmark.

En ytterligare allvarlig aspekt av dessa olyckor utöver de rent ekonomiska är att det riskerar att bidra till att människor känner sig otrygga i en miljö och väljer att inte vistas där. Det är med andra ord viktigt att arbeta med preventiva åtgärder inte bara ur ett jämställdhetsperspektiv utan även ur ett samhällsekonomiskt eller folkhälsoperspektiv. Här spelar vinterväghållning en viktig roll. Nämnden har i budget 2015 fått i uppdrag att genomföra jämställd snöröjning. Redan idag görs prioritering av hur snöröjningen i staden utförs, exempelvis är gränsen för när gång- och cykelbanor ska snöröjas lägre än för bilvägar vilket i praktiken innebär att dessa snöröjs före bilvägar. Det finns också en tydlig prioritering av stråk utifrån hur många som använder respektive stråk. Trots detta visar antalet fallolyckor att det finns ett behov av att göra mer. En försvårande faktor är att traditionell snöröjning med plogning och sandning inte leder till en tillräckligt halkfri miljö. För cykelbanor i ytterstaden klarar staden att med en så kallad sopsaltare under normala vinterförhållanden leverera en mycket god kvalitet som nästan motsvarar väglaget vid barmark. Men för att klara motsvarande kvalitet på gång- och cykelbanor i innerstan måste ett fortsatt utvecklingsarbete ske för att få fram nya metoder och maskiner.

Förhållandena i Stockholm idag med en snabbt ökande befolkning som gör att vi blir fler och fler som ska samsas på samma yta ställer särskilda krav på hur vinterväghållningen genomförs. Snöröjning är en utrymmeskrävande verksamhet med stora maskiner som av både framkomlighets- och säkerhetsskäl kan vara olämpliga att köra där det är mycket människor i rörelse. Förutom begränsad yta finns även andra faktorer som är utmärkande för stadens gångbanor. Ytan på en trottoar är exempelvis mer ojämn än en bilväg vilket gör att konventionella metoder där snön skrapas bort inte fungerar fullt

tillfredsställande. Trafiknämnden är ansvarig för snöröjning av 3 600 gator och 211 mil gång- och cykelbanor. Här gäller det att hitta smarta sätt att prioritera insatser och använda medlen på så sätt att de får störst nytta. För Stockholm är jämställd snöröjning komplext och det krävs ett helhetsgrepp med ett batteri av olika strategier och metoder som kan anpassas utifrån stadens förutsättningar.

Utöver snöröjning finns även andra åtgärder som skulle kunna ha positiva effekter på antalet fallolyckor genom att minska halkrisken. Resultatet av en preliminär rapport som kontoret låtit ta fram visar exempelvis att det finns en potential att minska fallolyckor genom att anlägga markvärme vid platser med stora gångflöden. Åtgärden skulle kunna vara aktuell när inte andra tekniska lösningar är möjliga men måste samtidigt vägas mot den negativa miljöpåverkan som kommer av anläggande av nya markvärmesystem. Under driftfasen förbrukas stora mängder energi och det skapas även fördyringar när annat underhåll skall genomföras. Markvärmesystem kan inte helt ersätta konventionell snöröjning vid kraftiga snöfall.

Sammanfattande diskussion och förslag till åtgärder

Som framgått av diskussionen ovan finns det många kopplingar mellan trafiknämndens verksamhet och de jämställdhetspolitiska målen. Hur nämnden bedriver sin verksamhet och vilka beslut som fattas påverkar förutsättningarna för hur män och kvinnor lever sina liv. Statistiken visar att det finns skillnader mellan män och kvinnor, exempelvis vad gäller vanor och värderingar. Därför är det viktigt att nämnden arbetar aktivt med att integrera ett jämställdhetsperspektiv i sin verksamhet för att säkerställa att inte något av könen systematiskt missgynnas av nämndens verksamhet.

En viktig del av det underlag som nämnden har att utgå från vad gäller jämställdhet utgörs av undersökningar om mäns och kvinnors resmönster. Det finns dock två faktorer som är viktiga att ta hänsyn till kopplat till underlaget. Den första gäller tidsperspektivet. Nämndens anläggningar har ofta en lång livslängd och används inte bara av stockholmare idag, utan av stockholmare om tio, tjugo, eller rent av hundra år. Frågan är för vem åtgärden planeras, för dagens stockholmare eller morgondagens? Det är inte självklart att transportsystemet bör anpassas så att kvinnors och mäns nuvarande resmönster underlättas. Nya förslag som utgår från hur situationen ser ut idag riskerar att befästa befintliga strukturer snarare än att förändra dem vilket i längden kan motverka samhällets strävan efter jämställdhet. Däremot är det viktigt att män och kvinnor har samma

möjligheter att påverka transportsystemet och att deras erfarenheter och värderingar tillmäts samma vikt.

Det är också viktigt att betrakta trafiksystemet som en helhet. Nämnden har ett tydligt uppdrag om att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik. Det är nämndens ansvar att se till att trafiksystemet kan försörja grundläggande samhällsfunktioner som sjukvårdstransporter, brandbilar, polis, färdtjänst och så vidare. Även för de personer som av olika anledningar har svårt att gå, cykla eller åka kollektivt är det viktigt att motorburen persontrafik också kan komma fram. Att skapa ett trafiksystem som är tillgängligt för alla innebär att ingen kategori helt kan väljas bort. Däremot kan nya prioriteringar göras mellan trafikslagen för att exempelvis främja ett mer hållbart resande eller öka framkomligheten i staden. I dessa prioriteringar utgör kunskap om mäns och kvinnors resvanor ett viktigt underlag.

Kontoret har identifierat fem områden som kontoret ser som särskilt angelägna ur ett jämställdhetsperspektiv. Kontoret föreslår att dessa områden ska utgöra fokus för nämndens jämställdhetsarbete de kommande tre åren. Områdena utgörs av fallolyckor, belysning, prioritering av drift och underhåll, trafiksäkerhetsåtgärder, samt kunskapshöjande insatser. För varje område föreslår kontoret ett antal specifika åtgärder.

Fallolyckor

Som genomgången ovan visar innebär fallolyckor stora kostnader för både samhälle och individ. Kvinnor är klart överrepresenterade i statistiken. Att minska denna olyckstyp är angeläget. För att hitta en lösning krävs ett helhetsgrepp om frågan, att arbeta med så kallad jämställd snöröjning är en del. Föreslagna åtgärder de kommande tre åren:

- För att minska antalet fallolyckor ska STRADA (samlad olycksstatistik) användas för att identifiera frekventerade platser samt utgöra grund vid orsaksanalys gällande fallolyckor.
- Ta fram försöksträckor för jämställd snöröjning. Sträckorna ska vara frekventerade gångstråk kopplade till kollektivtrafikpunkter. Målsättningen är att utveckla metoder och strategier för höjd kvalitet och säkerhet för gående och cyklister. Metoder och strategier ska även kunna anpassas för såväl stadens olika stadsmiljöer som årstider samt vid gatuarbeten.

- Fortsätta utreda om och i så fall i vilka lägen som markvärme skulle kunna vara ett alternativ för att förebygga halkolyckor.

Belysning

Det är motiverat att fortsätta den satsning på trygghetsskapande belysningsåtgärder som nämnden inlett. Syftet med arbetet är att skapa en trygg, säker och orienterbar miljö för alla under den mörka delen av dygnet. Föreslagna åtgärder de kommande tre åren:

- Fokus på bättre belysning på parkvägar samt öppna platser i gaturummet. Huvuddelen utgörs av kommunikationsstråk för cykel och gående inom grönområde mellan bostad, arbete, kommunikationer, handel och fritid. Här utgör även Gångplanen och Cykelplanen viktiga underlag för att prioritera åtgärderna.
- Genomföra en översyn av belysningen i kollektivtrafikhärlägen. Arbetet kommer ske genom dialog och samverkan med stockholmarna, exempelvis via Tyck till samt genom medverkan i stadsdelarnas trygghetsvandringar.

Prioritering av drift och underhåll

För att stärka tryggheten och tillgängligheten till det offentliga rummet bör stadens redan höga nivå på skötsel bibehållas och ambitionen vad gäller beskärning av träd och buskar öka för att skapa en tryggare och mer överblickbar miljö. Föreslagna åtgärder de kommande tre åren:

- Bibehålla hög nivå på städning och klottersanering.
- Ta fram en plan för beskärning av träd och buskar på särskilt prioriterade platser, exempelvis längs prioriterade gång- och cykelstråk samt i samband med kollektivtrafikens hållplatser. Planen bör kopplas till arbetet med belysningsfrämjande åtgärder eftersom det finns en nära relation mellan dessa områden.

Trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder

Trafiksäkerhetsfrågorna är redan idag viktiga i trafikkontorets verksamhet och ska bland annat beaktas i samtliga projekt som kontoret genomför. Det betyder att flera av kontorets trafiksäkerhetsåtgärder ingår som en naturlig eller kompletterande del även i projekt som inte är direkta trafiksäkerhetsprojekt. Föreslagna åtgärder de kommande tre åren:

- Genomföra hastighetsplaner i tre pilotområden, Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen. Dessutom har kontoret tagit fram hastighetsplaner för ytterligare sju områden som kontoret avser att arbeta vidare med under de kommande åren.
- Färdigställa Plan för säkra och trygga skolvägar som en konkretisering av framkomlighetsstrategin och en fördjupning av trafiksäkerhetsprogrammet.

Kunskapshöjande insatser

Det finns ett behov av att öka kunskapen bland kontorets medarbetare om jämställdhet och genus i relation till den verksamhet kontoret utför. Alla medarbetare behöver ha en grundläggande förståelse för att jämställdhetsperspektivet ska få genomslag i kontorets arbete. På sikt kan det också finnas behov av särskilt riktade insatser gentemot vissa grupper av medarbetare utifrån deras specifika uppdrag. Kontorets kartläggning av befintlig statistik visar vidare att det i vissa fall saknas könsuppdelade analyser. Föreslagna åtgärder de kommande tre åren:

- Planera och genomföra lämpliga kunskapshöjande insatser.
- Vid behov komplettera befintlig statistik.

Åtterrapporering

Kontoret avser att återkomma till nämnden med en åtterrapporering av föreslagna åtgärder i samband med tertialrapporterna och verksamhetsberättelsen.