

Utlåtande 2012:156 RII (Dnr 314-2271/2011)

Jämställd trafik

Motion (2011:72) av Emilia Hagberg (MP)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motion (2011:72) av Emilia Hagberg (MP) om jämställd trafik anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Emilia Hagberg (MP) föreslår i motion (2011:72) om jämställd trafik att kommunfullmäktige beslutar att utreda vad konsekvenserna skulle bli om resmönstren förändrades så att män reser som kvinnor.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret anser det är relevant att analysera stockholmarnas resmönster också utifrån kön. Dock menar kontoret att detta görs bäst som en del av det pågående arbetet med resvaneundersökningar och arbetet med stadens framkomlighetsstrategi.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att kön, tillsammans med flera andra faktorer som exempelvis ekonomiska och geografiska aspekter, ålder eller fysiska förutsättningar, är viktiga för trafikplaneringen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att framkomlighetsfrämjandet i enlighet med förslaget till Framkomlighetsstrategi kommer att prioritera flera av de trafikslag där kvinnor dominerar idag.

Östermalms stadsdelsnämnd anser att de åtgärder som kommer att öka framkomligheten inom ramen för Framkomlighetsstrategin också kommer att främja en mer jämställd trafik.

Mina synpunkter

Kön är en av många olika aspekter som beaktas i stadens trafikplanering. Inom ramen för Framkomlighetsstrategin prioriteras de kapacitetsstarka och yteffektiva trafikslagen – det vill säga kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2011:72) om jämställd trafik av Emilia Hagberg (MP)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

- Delvis tillstyrka motionen
- Utöver detta tillföra:

Vägverket tog 2009 rapporten ”Jämställd samhällsplanering – förslag på metod” som analyserar mäns och kvinnors resvanor. En av slutsatserna i rapporten är att män och kvinnor gör ungefär lika många resor på en dag, men att kvinnors resande innebär 20 % mer service- och inköpsresor, medan männen utför rena arbetsresor. Kvinnor utför t.ex. ca dubbelt så många resor som syftar till att hämta eller lämna barn jämfört med män, enligt rapporten. Kvinnor lägger alltså, enligt rapporten, betydligt mer tid på vardagligt resande. I praktiken innebär det också en minskad möjlighet att ta ett arbete längre bort från bostaden eller att jobba heltid, vilket får konsekvenser för de val kvinnor och män gör på arbetsmarknaden. Det leder direkt eller indirekt till att kvinnor i högre utsträckning än män tar jobb till lägre löner men närmare hemmet eller går ner

till i arbetstid. Det påverkar kvinnors inkomster under tiden som förvärvsarbete, men också senare i livet deras pensioner, negativt. På så sätt försvårar den fysiska planeringen möjligheten till ekonomisk jämställdhet mellan män och kvinnor.

Begreppet "livspusslet" har under de senaste åren diskuterats i en mängd olika sammanhang. Vad frågeställningarna handlar om är hur människor får livet att gå ihop. Uppgiften att kunna kombinera arbete, familj, vänner och partnerskap/äktenskap/samboliv blir mer och mer som att lägga ett pussel, ett pussel som för kvinnorna har många fler bitar då kvinnor ofta tar ansvar för både förvärvsarbete och hemmet. En genusmedveten stadsplanering kommer aldrig ensamt att lösa livspusslet, eller för den delen den ojämsltda arbetsdelningen i hemmen. En genusmedveten stadsplanering kan dock vara en byggsten på vägen. Om vi menar allvar med att fler kvinnor ska ha möjligheten till heltid måste det också vara praktiskt möjligt att kombinera med vardagslivet, då kan stadsplanering vara en del i lösningen. För att sätta ord på den tid alla våra vardagliga åtaganden tar, och den förflyttning i rummet som krävs för att utföra dem har ett användar forskarna Anita Larsson och Anne Jalakas i sin skrift "Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv (SNS förlag 2008) begreppet tidsgeografi. Det som har föranlett våra allt mer komplexa lösningar för att få vardagen att gå ihop är uppdelningen av hem och arbetsplats, och regionsförstoringar med allt längre pendlingsavstånd, menar Larsson och Jalakas i samma text. Regionsförstoringen av städer gör att det uppstår svårigheter med att kombinera familj och barn med långa resor till och från arbetet. Lösningen blir ofta att en av föräldrarna, ofta kvinnan, avstår från att ta ett arbete långt ifrån hemmet eller arbetar deltid. Normen för arbetsfördelningen är en heltidsarbetande man med en deltidarbetande hustru, med sitt arbete på så pass nära håll att hon kan sköta hem och barn, skriver Gunnel Forsberg i sin text "Den genderiserade staden" (Speglingar av rum, Symposion 2005). Detta förstärker de processer som gör att kvinnor har lägre inkomster än män, men det förstärker också den ojämna fördelningen av det obetalda hushållsarbetet konstaterar Larsson och Jalakas.

En stads- och trafikplanering som synliggör tidsgeografin och aktivt vidtar åtgärder för att förenkla för det vardagliga livet, med pendelresor för att handla, hämta barn och så vidare, kan mot den här bakgrunden skapa bättre förutsättningar för att nå jämställdhet. Det krävs då att stads- och trafikplaneringen synliggör mer än var människor bor och jobbar. Det handlar inte om att synliggöra endast hur kvinnor till vardag rör sig genom staden och varför, utan att synliggöra alla individers vardagsliv. Ett sätt att göra det, som lyfts av flera forskare är att ta fram och synliggöra medborgarnas erfarenheter av både produktion och reproduktion. Larsson och Jalakas föreslår att man ska utveckla tidsgeografiska data, som de kallar tidsgeografiska dagsprogram. De tidsgeografiska dagsprogrammen kan antingen vara baserade på enskilda människors redogörelse för hur de organiserar sin dag, eller konstrueras utifrån generella antaganden om hur lång tid vardagens aktiviteter tar för olika slags människor. Jämförelser mellan olika områden bör leda till slutsatser om hur vissa gatustrukturer och trafiklösningar möjliggör och skapar större frihet, medan andra fungerar som inlåsande. Slutsatserna kan ligga till grund för hur nya områden planeras.

Tidsgeografiska dagsprogram skulle både som motionären lyfter fram beskriva mäns och kvinnors olika rese-mönster i olika stadsdelar, och därmed kunna ligga till grund för en bättre samhällsplanering.

Med bakgrund av ovanstående bör staden inte endast låta analysera stockholmarnas resandemönster utefter kön, vi bör också använda de analyserna i vår planering. Idag planeras trafik och samhälle utifrån en manlig norm. En mer jämställd trafikplanering där vi ser alla individers resande skulle främja ekonomisk jämställdhet, underlätta livspusslet och möjligen också vara bättre för miljön.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. att bifalla motionen om jämställd trafik
2. att övrigt anföra följande

De nationellt beslutade transportpolitiska målen anger att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Målet om jämställdhet finns under funktionsmålet, men målet uttrycks oftast enbart som tillgänglighet utan att utgå från olika gruppers transportbehov. Vi vill understryka motionärens mening, vilket inte så tydligt framgår av förvaltningens synpunkter, att detta även är en jämställdhets- och rättvisefråga. Utöver gruppen kvinnor kan också nämnas barn och unga eller låginkomsttagare som också är flitiga användare av kollektivtrafik.

Förflyttningar spelar en stor roll i människors vardag. När stockholmarna ska få ihop sina livspussel påverkar transporttider och tillgänglighet människors livsval. Ett jämställt transportsystem är ett steg på väg till att tillgängliggöra samma valmöjligheter för alla oavsett kön.

Stadens framkomlighetsstrategi är ett välkommet dokument för att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför bilen. Strategin belyser dock inte trafiken utifrån ett jämställdhetsperspektiv, utan anger ett tänkande kring mer utrymmeseffektiv trafikplanering. Eftersom att kvinnor i högre grad än män reser mer utrymmeseffektivt, finns det inom ramen för framkomlighetsstrategin goda möjligheter att stödja en planering som i högre grad än idag gynnar kvinnors resmönster.

För statistik gällande mäns och kvinnors resande hänvisar Stadsledningskontoret till en resvaneundersökning som tagits fram i samband med stadens framkomlighetsstrategi. Att könsuppdelad statistik finns är utmärkt. Detta borde rimligen innebära att den analys som motionären efterlyser enklare kan sammanställas. En utredning av hur resmönstren förändras om män reser som kvinnor, vilken påverkan det får på transportsystemen, hur stora ytor som kan frigöras från personbilstrafik för andra transportslag ska alltså tas fram.

Trots detta ställer sig dock den moderatledda majoriteten bakom en regional trafik-satsning med mållåret 2030 som i högre grad gynnar mäns än kvinnors resande. Inrikt-ningsplaneringen *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län* är tydlig. Målet om att öka andelen kollektivtrafikresor med fem procentenheter uppnås inte, utvecklingen leder i själva verket till en minskning av andelen kollektiv-
trafikresor. Hela 350 000 resor om dagen flyttas från tänkt kollektivtrafik till bil. Pro-
gnosen visar på en trafikökning i innerstaden som inte är i linje med stadens framkom-
lighetsstrategi.

En ökad jämställdhetsintegrering behövs inom stadens trafik- och stadsplanering. Den transportpolitiska planeringen ska sträva efter att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Arbetet måste ske systematiskt med utgångspunkt i att underlätta för människor att göra jämställda livsval, få ihop livspusslet och samti-
digt kunna leva klimatsmart. I denna kontext är motionärens förslag än mer angelägna. Att utreda hur bostadsområden och transportsystem kan anpassas för att underlätta för resor med flera målpunkter är ett steg på vägen för ett mer jämställt och klimatvänligt resande i Stockholm.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2011:72) av Emilia Hagberg (MP) om jämställd trafik anses be-
svaret med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 28 november 2012

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Tomas Rudin och Olle Burell (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Bifalla motionen om jämställd trafik
2. Samt att därutöver anföras

Remissinstanserna är överlag positiva till motionen vilket borde resultera i att motionen tillstyrks i sin helhet. De invändningar stadsledningskontoret framför i sitt tjänsteutlåtande behöver inte stå i motsättning till andan i motionen.

Vad som också vore intressant att utreda är hur trafikmönstren påverkas av konkurrensutsättningen. Enligt Vägverkets rapport Valfrihet och transporter i hemtjänsten, 2010:29, medför till exempel flera utförare inom hemtjänsten längre körsträcker, mer arbetstid bakom ratten och försämrade trafiksäkerhet och ökad miljöpåverkan.

ÄRENDET

Emilia Hagberg (MP) föreslår i motion (2011:72) om jämställd trafik att kommunfullmäktige beslutar att utreda vad konsekvenserna skulle bli om resmönstren förändrades så att män reser som kvinnor.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 augusti 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret instämmer till stor del i den analys som Emilia Hagberg (MP) grundar sin motion på. Flera undersökningar har visat att kvinnor i regel använder kollektivtrafiken i större utsträckning än män medan män på motsvarande sätt i högre grad använder sig av bil för sina transporter. Det framkommer inte minst i den nationella resvaneundersökningen från 2005-2006 som bland annat visar att av alla resor i Stockholms län är det vanligare att män förflyttar sig med bil och cykel medan det omvänt är vanligare att kvinnor förflyttar sig till fots eller med kollektivtrafik.

I den webbdialog som staden genomförde inom ramen för arbetet med framkomlighetsstrategin framkommer också viss skillnad mellan mäns och kvinnors syn på vad som skulle kunna förbättra trafikmiljön i Stockholm. Bland de insatser som i större utsträckning anses vara viktiga bland kvinnorna än bland männen i undersökningen handlar flera om cykel-, gång- och kollektivtrafikfrämjande åtgärder.

En ny resvaneundersökning för Stockholm har genomförts inom ramen för arbetet med framkomlighetsstrategin. Undersökningen är genomförd på ett sätt som bör kunna möjliggöra könsuppdelad statistik. På nationell nivå pågår just nu en ny rikstäckande resvaneundersökning ur vilken resultat kommer att presenteras successivt under 2012 och 2013. I kombination med webbdialogen från arbetet med framkomlighetsstrategin kommer dessa undersökningar ge underlag för analyser kring mäns och kvinnors resmönster i Stockholm.

Som svar på motionens förslag att utreda hur resmönstren i Stockholm förändras om män reser som kvinnor, och hur konsekvenserna av en sådan förändring kan förväntas se ut, anser stadsledningskontoret att resvaneundersökningar ger underlag för liknande analyser och eftersom en sådan redan har gjorts inom ramen för arbetet med framkomlighetsstrategin finns det redan ett värdefullt material för dylika analyser däri.

Det står trafik- och renhållningsnämnden fritt att använda det material man har tagit fram på ett sätt som främjar en ändamålsenlig transportplanering. Stadsledningskontoret ställer sig därför tveksam till att kommunfullmäktige genomför en särskild utredning av det slag motionären föreslår. Däremot vill stadsledningskontoret uppmuntra trafik- och renhållningsnämnden att utnyttja de möjligheter till analyser av transportsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv som den genomförda undersökningen ger.

Stadsledningskontoret konstaterar också att framtagandet av framkomlighetsstrategin omfattar ett utredningsarbete som ser närmare på möjligheterna att ställa om transportsystemet för att i högre grad än tidigare tillgodose behoven hos cykel-, gång och kollektivtrafiken. Som svar på motionens förslag att utreda hur bostadsområden och transportsystem kan anpassas för att underlätta för resor med flera målpunkter att utföras med cykel och kollektivtrafik anser därför stadsledningskontoret att det inte är motiverat för kommunfullmäktige att genomföra en särskild utredning kring detta innan framkomlighetsstrategin är klar och antagen.

Stadsledningskontoret föreslår att motion (2011:72) om jämställd trafik anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 augusti 2012:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 juni 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret instämmer i att många transportpolitiska beslut under en lång period – sedan ungefär mitten av 1900-talet – varit inriktade mot att främja biltrafiken framför andra färd sätt. Detta har, tillsammans med andra faktorer som missgynnat kvinnors ställning gentemot män i samhället, lett till att dagens transportsystem i viss mån kan betraktas som icke jämställt. Det finns därför all anledning att lyfta jämställdhetsperspektivet i trafikplaneringen. Men det finns även andra skillnader i människors tillgång till resmöjligheter inom Staden – till exempel utifrån ekonomiska och geografiska

faktorer, ålder eller fysiska förutsättningar – som enligt kontoret är viktiga att bevaka. Trafiksystemet har en viktig roll i att motverka segregation genom att främja allas tillgång till stadens möjligheter.

Översiktsplanen Promenadstaden beskriver behovet av en stadsplanering som underlättar för resor med fler ärenden med gång och cykel och vikten av att skapa stadsmiljöer med en funktionsblandning som underlättar för s.k. kedjeresor där flera ärenden utförs under samma resa. Kontorets förslag till Framkomlighetsstrategi visar på behovet av att ändra fokus från att främja biltrafik till att främja resande. En viktig del av strategins inriktning är att skapa fler resmöjligheter genom att både underlätta och säkra pålitligheten för resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Då strategin sätter mål för att fler Stockholmare ska välja att genomföra sina resor med kollektivtrafik, gång och cykel kan en av konsekvenserna bli ett trafiksystem som är anpassat för att stödja jämställdhet. Det blir viktigt att noga följa utvecklingen genom resvaneundersökningar för att försäkra att även utfallet blir mer jämlika resmönster.

Data från den nya resvaneundersökningen börjar bli tillgängliga under sommaren 2012 och resultaten kommer att analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv. Skillnaderna i kvinnors och mäns resande kan utgöra en del av den kommunikation som planeras i samband med genomförandet av Framkomlighetsstrategin och den dialog om resmönster som krävs. En illustration av hur trafiksystemet skulle se ut om alla hade kvinnors resmönster skulle kunna utgöra ett intressant inlägg i dialogen

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 augusti 2012:

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande återopas som yttrande till kommunstyrelsen.
2. Nämnden tillstyrker motionen om jämställd trafik.
3. Paragrafen justeras omedelbart

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Åsa Öckerman m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 juli 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen tillstyrker motionen och håller med skriftställaren om att det är viktigt att staden kan erbjuda kollektivtrafik samt möjligheter för alla till att kunna gå och cykla till och från viktiga målpunkter. Vad gäller utredningsförslagen så hänvisar förvaltningen till den Framkomlighetsstrategi som trafikkontoret tagit fram och som under våren varit ute på remiss och ska bli klar under 2012. Strategins huvudinriktningar

är bland annat att skapa mer plats till bussar och cyklister, att skapa en mer pålitlig kollektivtrafik samt att skapa bättre förutsättningar för gångtrafikanter – inte minst genom att göra det trafikslaget tryggare genom bättre belysning och städning. I strategiförslaget ingår att ta fram ett flertal handlingsplaner för att möjliggöra en framkomligare stad.

Inom stadsdelsnämndens verksamhetsområden arbetar förvaltningen för att det ska vara enkelt och tryggt att ta sig mellan viktiga målpunkter med cykel eller gående. I samband med planering för nya förskolor tar förvaltningen i den mån det är möjligt hänsyn till förskolans läge i förhållande till kollektivtrafik. Förvaltningen arbetar dessutom kontinuerligt för att öka tryggheten längs med viktiga stråk, särskilt stråk som förbinder kommunal service som förskolor, bostadsområden och kollektivtrafik och stråk som utgör viktiga parkvägar för cykeltrafik. Dessa stråk utgör de geografiska förutsättningarna när förvaltningen föreslår vilka områden som ska ingå i den årliga slyröjningsplanen, som är en av handlingsplanerna i Enskede-Årsta-Vantörs trygghetsstrategi.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 augusti 2012:

1. Nämnden godkänner och överlämnar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Reservation anfördes av vice ordföranden Stefan Nilsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 augusti 2012 har i huvudsak följande lydelse.

För att uppnå målen i stadens miljöprogram är det viktigt att möjliggöra för fler att gå, cykla eller resa kollektivt och genom samhällsplaneringen underlätta gång, cykel och kollektivtrafik. Frågan är dock om ett utredande av just skillnader mellan mäns och kvinnors resemonster är den rätta satsningen för att åstadkomma detta. Det viktigast är att satsa på bra gång- och cykelvägar som går den närmaste och snabbaste vägen, därefter på bra kollektivtrafik och bilpooler. Då kommer nog männen också.

I Norra Djurgårdsstaden (NDS), ett av Stockholm stads miljöprofilsområden, är en viktig del av miljöprofilen att arbeta med en omvänd trafikhierarki, för att uppnå mer

hållbara transporter. Området planeras utifrån i första hand gång och cykel, därefter för kollektivtrafik, bilpool och i sista hand privatbil. Målsättningen är att det ska vara nära och lätt att gå eller cykla och till kollektivtrafik. För att underlätta för verksamma och boende i NDS att göra miljövänliga resor är den digitala tjänsten ”Smart reseplanerare” under framtagande.

Samhällsplaneringen skapar grundförutsättningar för hållbara transporter och för att få fler att välja att resa miljövänligt är det också viktigt att jobba med att förändra beteenden. Ett sätt som bland annat visat sig framgångsrikt i en del andra städer är att jobba med ”gröna reseplaner”. En sådan visar hur du kan göra dina resor på ett enkelt och miljösmart sätt.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Att tillstyrka motionen
- 2 Att vidare anför följande:

Vi delar kontorets synpunkt att en utredning kring jämställd trafik bör tas fram och föreslår att så sker i enlighet med motionens intentioner.

Reservation anfördes av ledamoten Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Delvis tillstyrka motionen
- 2 Utöver detta tillföra:

Vägverket tog 2009 rapporten "Jämställd samhällsplanering – förslag på metod" som analyserar mäns och kvinnors resvanor. En av slutsatserna i rapporten är att män och kvinnor gör ungefär lika många resor på en dag, men att kvinnors resande innebär 20 % mer service- och inköpsresor, medan männen utför rena arbetsresor. Kvinnor utför t.ex. ca dubbelt så många resor som syftar till att hämta eller lämna barn jämfört med män, enligt rapporten. Kvinnor lägger alltså, enligt rapporten, betydligt mer tid på vardagligt resande. I praktiken innebär det också en minskad möjlighet att ta ett arbete längre bort från bostaden eller att jobba heltid, vilket får konsekvenser för de val kvinnor och män gör på arbetsmarknaden. Det leder direkt eller indirekt till att kvinnor i högre utsträckning än män tar jobb till lägre löner men närmare hemmet eller går ner till i arbetstid. Det påverkar kvinnors inkomster under tiden som förvärvsarbetande, men också senare i livet deras pensioner, negativt. På så sätt försvårar den fysiska planeringen möjligheten till ekonomisk jämställdhet mellan män och kvinnor.

Begreppet "livspusslet" har under de senaste åren diskuterats i en mängd olika sammanhang. Vad frågeställningarna handlar om är hur människor får livet att gå ihop. Uppgiften att kunna kombinera arbete, familj, vänner och partnerskap/äktenskap/samboliv blir mer och mer som att lägga ett pussel, ett pussel som för kvinnorna har många fler bitar då kvinnor ofta tar ansvar för både förvärvsarbete och hemmet. En genusmedveten stadsplanering kommer aldrig ensamt att lösa livspusslet,

eller för den delen den ojämslällda arbetsdelningen i hemmen. En genusmedveten stadsplanering kan dock vara en byggsten på vägen. Om vi menar allvar med att fler kvinnor ska ha möjligheten till heltid måste det också vara praktiskt möjligt att kombinera med vardagslivet, då kan stadsplanering vara en del i lösningen. För att sätta ord på den tid alla våra vardagliga åtaganden tar, och den förflyttning i rummet som krävs för att utföra dem har ett användar forskarna Anita Larsson och Anne Jalakas i sin skrift "Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv (SNS förlag 2008) begreppet tidsgeografi. Det som har föranlett våra allt mer komplexa lösningar för att få vardagen att gå ihop är uppdelningen av hem och arbetsplats, och regionsförstoringar med allt längre pendlingsavstånd, menar Larsson och Jalakas i samma text. Regionsförstoringen av städer gör att det uppstår svårigheter med att kombinera familj och barn med långa resor till och från arbetet. Lösningen blir ofta att en av föräldrarna, ofta kvinnan, avstår från att ta ett arbete långt ifrån hemmet eller arbetar deltid. Normen för arbetsfördelningen är en heltidsarbetande man med en deltidarbetande hustru, med sitt arbete på så pass nära håll att hon kan sköta hem och barn, skriver Gunnel Forsberg i sin text "Den genderiserade staden" (Speglingar av rum, Symposion 2005). Detta förstärker de processer som gör att kvinnor har lägre inkomster än män, men det förstärker också den ojämslällda fördelningen av det obetalda hushållsarbetet konstaterar Larsson och Jalakas.

En stads- och trafikplanering som synliggör tidsgeografin och aktivt vidtar åtgärder för att förenkla för det vardagliga livet, med pendelresor för att handla, hämta barn och så vidare, kan mot den här bakgrunden skapa bättre förutsättningar för att nå jämställdhet. Det krävs då att stads- och trafikplaneringen synliggör mer än var människor bor och jobbar. Det handlar inte om att synliggöra endast hur kvinnor till vardag rör sig genom staden och varför, utan att synliggöra alla individers vardagsliv. Ett sätt att göra det, som lyfts av flera forskare är att ta fram och synliggöra medborgarnas erfarenheter av både produktion och reproduktion. Larsson och Jalakas föreslår att man ska utveckla tidsgeografiska data, som de kallar tidsgeografiska dagsprogram. De tidsgeografiska dagsprogrammen kan antingen vara baserade på enskilda människors redogörelse för hur de organiserar sin dag, eller konstrueras utifrån generella antaganden om hur lång tid vardagens aktiviteter tar för olika slags människor. Jämförelser mellan olika områden bör leda till slutsatser om hur vissa gatustrukturer och trafiklösningar möjliggör och skapar större frihet, medan andra fungerar som inlåsand. Slut-satserna kan ligga till grund för hur nya områden planeras.

Tidsgeografiska dagsprogram skulle både som motionären lyfter fram beskriva mäns och kvinnors olika resemönster i olika stadsdelar, och därmed kunna ligga till grund för en bättre samhällsplanering.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Åsa Öckerman m.fl. (MP) enligt följande.

Vi är glada att förvaltningen tillstyrker motionen och har insett vikten av en väl fungerande kollektivtrafik och möjligheter till gång och cykling. Vi vill också ytterligare understryka motionärens mening, vilket inte så tydligt framgår av förvaltningens synpunkter, att detta även är en jämställdhets- och rättvisefråga. Utöver gruppen kvinnor kan också nämnas barn och unga eller låginkomsttagare som också är flitiga användare av kollektivtrafik.

Vi anser också att det är särskilt viktigt att fortsätta arbetet med att underlätta för resor med flera målpunkter eftersom att detta är en stor del av många människors vardag, särskilt för kvinnor som ofta tar ett större ansvar i hemmet. Här finns fortfarande mycket att göra. Vi vill här gärna även lägga till frågan om återvinningsstationernas placering. Om dessa kunde placeras i anslutning till tunnelbanestationer eller lokala handelscentrum skulle detta underlätta mycket för människor utan bil som då kunde klara av flera ärenden under en och samma resa.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Stefan Nilsson m fl (MP) enligt följande.

Vi delar motionens analys och anser att en utredning kring jämställd trafik bör tas fram och föreslår att så sker i enlighet med motionens intentioner. En sådan utredning som föreslås i motionen kan bli en viktig nyckel i att minska privatbilismen och leda till ett mer hållbart och yteffektivt resande.

Reservation anfördes av ledamoten Birgit Marklund Beijer m fl (S) enligt följande.

Motionären tar upp en mycket viktig fråga som berör hela Stockholmsregionen. I en rapport 2009:6 – Jämställd samhällsplanering – examensarbete beställd av Vägverket - belyses många delar kring jämställdheten i resandet. Här finns också många exempel hur andra kommuner har arbetat med jämställd samhällsplanering. Det som också vore intressant i en kommande utredning är att belysa hur pendlingsströmmarna ser ut i Stockholm.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

Bilaga 2

2011:72

2011:72

Motion av Emilia Hagberg (MP) om jämställd trafik

Dnr 314-2271/2011

Det finns stora skillnader i hur kvinnor och män transporterar sig, det har varit känt länge. 2001 beslutade Sverige om ett jämställdhetspolitiskt mål i trafikpolitiken. Trots det är en stor del av besluten trafikpolitiken fortfarande till stor utformad av och för män.

Av de resvaneundersökningar som gjorts i Stockholm och i riket framgår att män genomgående har och använder bil i större utsträckning än kvinnor. Självklart är de individuella skillnaderna stora men bilden är ändå tydlig. Männerna gör en större andel av sina resor med bil. Detta verkar gälla samtliga inkomstlägen, motsvarande tillgång till bil och olika reseärenden. Skillnaderna blir ännu större om man jämför mäns och kvinnors genomsnittliga bilanvändning eftersom män i genomsnitt har högre inkomst, gör längre resor, i högre grad arbetar heltid och har högre tillgång till bil. Om män och kvinnor med samma inkomst och motsvarande tillgång till bil jämförs så gör männen en större andel av sina resor med bil. Män har i också genomsnitt längre arbetsresor än kvinnor, oavsett vilken bransch de arbetar i. Det finns oförklarliga skillnader – män reser mycket med bil även vid låga inkomster och relativt sett litet behov av bil.

Kvinnor gör en större andel av sina resor med kollektivtrafik och går och cyklar mer, jämfört med män. Skillnaderna är särskilt påtagliga när det gäller arbetsresor. Det betyder att kvinnor reser i genomsnitt mer hållbart och yteffektivt än män. Den typ av transporter där kvinnors resor skiljer sig minst från mäns är kvinnor i samboförhållanden med små barn som hämtar och lämnar i förkola och skola. Det visar att det finns behov av att göra det lättare att göra resor med flera målpunkter som bostad – förskola – arbete – förskola – inköp – bostad kan med cykel eller kollektivtrafik.

En större andel av resor med kollektivtrafik, gång och cykel innebär både mindre klimatpåverkan, men också att gatuutrymmet används mer effektivt.

Mark kan frigöras till andra transportslag eller till andra användningsområden. I en studie som gjordes i Malmö nyligen visades ytor motsvarande ca 200 Möllevångstorg skulle kunna frigöras om män i Malmö genomsnittligt transporterade sig på samma sätt som kvinnor i Malmö genomsnittligt gör.

Därför föreslår jag kommunfullmäktige beslutar att

1. utreda hur resmönstren i Stockholm förändras om män reser som kvinnor, vilken påverkan det får på transportsystemen, hur stora ytor som kan frigöras från personbilstrafik för andra transportslag såsom gång, cykel, kollektivtrafik och varutransporter. Dessutom bör det beläggas hur detta påverkar transporterens klimatutsläpp och våra ekologiska fotavtryck.
2. utreda hur bostadsområden och transportsystem kan anpassas för att underlätta för resor med flera målpunkter som bostad – förskola – arbete – förskola – inköp – bostad kan göras med cykel eller kollektivtrafik.

Stockholm den 17 november 2011

Emilia Hagberg