

**Utlåtande 2013: RIII (Dnr 310-427/2012)**

## **Tidsgeografiska dagsprogram i Stockholms stadsbyggnads**

**Motion (2012:10) av Tomas Rudin (S)**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motion (2012:10) av Tomas Rudin (S) om ”Tidsgeografiska dagsprogram i Stockholms stadsbyggnads” anses besvarad med hänvisning till vad som anförs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Regina Kevius** anför följande.

### *Ärendet*

Tomas Rudin (S) framför i en motion (2012:10) synpunkten att tidsgeografiska dagsprogram borde införas i Stockholms stadsbyggnads. Medan en karta visar *var* olika funktioner är lokaliserade visar ett tidsgeografiskt dagsprogram *när* något sker.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och stadsbyggnadsnämnden.

*Stadsledningskontoret* anser att kommunstyrelsen och kommunfullmäktige inte ska ange vilka metoder facknämnderna kan använda sig av i sitt analysarbete.

*Stadsbyggnadsnämnden* är tveksam till att genomföra tidsgeografiska dagsprogram regelmässigt, utan menar att sådana istället ska göras med ett

tydligt syfte och där möjligheter finns att påverka programarbetet med hänsyn till resultatet.

### *Mina synpunkter*

Avsikten med Stockholms översiktsplan *Promenadstaden* är att bygga en stad som ska förenkla vardagslivet, med korta avstånd, med sammanvuxna stadsdelar och där gränsen mellan inner- och ytterstad suddats ut.

Tidsgeografiska metoder kan bidra till förståelsen av hur olika individer påverkas av olika stadsplaneringsförslag. Nyttan med analysen måste dock vägas mot kostnaden för dess genomförande. Behovet av utredningar varierar mellan olika projekt och därför är det inte rimligt med ett generellt krav på tidsgeografiska dagsprogram.

Stockholm har ambitiösa mål för bostadsbyggandet och för att dessa ska nås måste staden göra sitt yttersta för att underlätta planprocessen. Det viktiga måste vara att genomföra de analyser som är mest relevanta för varje enskilt program- och planarbete. Bedömningen av vilka dessa utredningar är görs lämpligen i stadens facknämnder och inte i kommunfullmäktige.

Jag föreslår kommunfullmäktige att anse motionen besvarad med vad som anförts ovan.

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2012:10) av Tomas Rudin (S) om tidsgeografiska dagsprogram i Stockholms stadsbyggande

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att föreslå kommunfullmäktige att bifalla motionen i sin helhet
2. Utöver detta anföras

Det finns något problematiskt i kontorets svar på remissen av motionen om tidsgeografiska dagstidsprogram. Det kostar helt enkelt för mycket. Det är vare sig första eller sista gången just jämställdhetsreformer bemöts med de argumenten. Kontoret och majoriteten menar dessutom att det inte finns något tydligt syfte med tidsgeografiska studier. En jämställd stadsplanering, vilket flera forskare visat kommer att gynna de av

regeringen satta jämställdhetsmålen, är tydligen inte ett tillräckligt syfte. Det är en problematisk inställning.

Vägverket visar i sin rapport "Jämställd samhällsplanering – förslag på metod" som analyserar mäns och kvinnors resvanor tydligt hur stadsplaneringens blindhet inför kön förstärker tendensen där kvinnor både jobbar mindre och på mindre välavlönade jobb än män. Enligt regeringen bär vi också på kommunal nivå ansvar för att uppnå jämställdhetsmålen, där kvinnors och mäns lika ekonomiska förutsättningar är ett sådant.

En stadsplanering 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 stadsplaneringen 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 kvinnors och mäns, ja 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.

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 inlåsnade. Slutsatserna kan ligga till grund för hur nya områden planeras.

Jämställdhetsperspektiv och strävan efter att nå regeringens jämställdhetsmål måste integreras i alla delar av staden, också i stadsplaneringen. Precis som allt annat kostar det, men på sikt kan det bidra till att uppfylla de mål regeringen ålagt sig och oss.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2012:10) av Tomas Rudin (S) om ”Tidsgeografiska dagsprogram i Stockholms stadsbyggande” anses besvarad med hänvisning till vad som anförs i utlåtandet.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Regina Kevius

*Ulrika Gunnarsson*

## ÄRENDET

Tomas Rudin (S) framför i motion (2012:10) synpunkten att tidsgeografiska dagsprogram borde införas i Stockholms stadsbyggande.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och stadsbyggnadsnämnden.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 juni 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Tidsgeografiska dagsprogram är analysverktyg för att synliggöra tidens och geografins begränsande inverkan på människors förutsättningar att agera i vardagslivet. Medan en karta visar *var* olika funktioner är lokaliserade visar ett tidsgeografiskt dagsprogram även *när* något sker. På så vis bidrar tidsgeografiska analysverktyg, däribland dagsprogram, till att synliggöra betydelsen av exempelvis olika serviceinstansers öppettider samt den tid det tar att uträtta olika typer av ärenden för människors möjligheter att få ihop vardagsbestyren. Eftersom en central jämställdhetsfråga är hur män och kvinnor delar på roller och ansvar för att få ihop vardagen används därför ofta tidsgeografiska metoder i jämställdhetsanalyser.

Stadsledningskontoret anser att tidsgeografiska metoder kan bidra till förståelsen av hur olika individer kan komma att påverkas av olika förslag inom stadens planering. Ur det perspektivet kan därför sådana metoder också vara värdefulla för att belysa potentiella jämställdhetskonsekvenser av olika förslag till utformning av den fysiska miljön och lokalisering av stadens funktioner.

Stadsledningskontoret anser däremot inte att kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige ska besluta om att tidsgeografiska dagsprogram ska genomföras som en generell regel i samband med områdesplanering och programarbeten i Stockholms stad.

Utredningar av det slag som ligger till grund för tidsgeografiska dagsprogram är resurskrävande samtidigt som behovet av dem rimligen varierar från fall till fall beroende på respektive projekts karaktär, till exempel projektstorlek. Nyttan med analysen måste därför vägas mot kostnaden för dess genomförande och därför anser inte stadsledningskontoret att ett *generellt* krav på att tidsgeografiska dagsprogram genomförs ska införas. Däremot är stadsledningskontoret positivt till ambitionen att utveckla användandet av analysmetoder för att belysa och utreda konsekvenserna av olika planförslag, inklusive konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv.

Konsekvensanalyser bör dock kunna genomföras med olika metoder, beroende på vilka specifika frågor som behöver utredas. I de fall tidsgeografiska dagsprogram be-

döms vara mest lämpade för sådana konsekvensanalyser är det rimligt att sådana genomförs. I andra fall kan andra metoder vara mer lämpade. Stadsledningskontoret anser dock inte att kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige ska ange vilka metoder facknämnderna ska använda sig av i sitt analysarbete.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar motionen av Tomas Rudin (S) om tidsgeografiska dagsprogram i Stockholms stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 juni 2012 att överlämna stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 maj 2012 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

*Reservation* anfördes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 maj 2012 har i huvudsak följande lydelse.

### **Kontorets synpunkter**

#### *Dagens planering*

Vid planering av nya områden är det framförallt viktigt att blanda verksamheter och arbetsplatser med bostäder, samt att försörja området med god kollektivtrafik. Med den differentierade och geografiskt stora arbetsmarknad vi har i regionen är det dock omöjligt att majoriteten av de som bor i ett område också ska kunna arbeta i närheten av bostaden. En god kollektivtrafik är därför avgörande för de som behöver korta avstånd mellan bostad, barnomsorg och arbete. I planeringen av nya bostadsområden är utgångspunkten att föräldrar, under de åren barnen är små, har möjlighet att anpassa sitt boende och arbete på ett sådant sätt som får vardagen att fungera.

Begreppet tidsgeografi är relativt nytt i planeringssammanhang och har hittills inte använts i stadsplaneringen i staden. Däremot har andra liknande studier gjorts av hur invånarna rör sig i staden och hur det offentliga rummet uppfattas ur t ex trygghets-synpunkt. Ett exempel på detta är de frågor hur man rör sig mellan stadsdelar som USK/Sweco har ställt till ett urval av invånarna med några års mellanrum. 2011 hade 86 % av kvinnorna och 90 % av männen under en månad besökt en annan stadsdel än den där man bor och/eller arbetar. De främsta orsakerna var handla eller besöka släkt och vänner. Att invånarna i staden rör sig mellan stadsdelar och utanför sitt eget bostadsområde är något som kontoret har uppfattat som ett sätt att öka samspel och förståelse mellan olika grupper.

En annan rapport, som också har gjorts av USK/Sweco, har undersökt besöks- och rörelsemönstret samt tryggheten på Järvafältet. Även här konstateras vissa skillnader mellan mäns och kvinnors rörelsemönster och hur de upplever miljön.

#### *Nya frågeställningar*

Det kan finnas flera anledningar att göra tidsgeografiska studier i planerings-sammanhang. De som nämns ovan kan användas till att öka kunskapen kring hur vi skapar attraktiva mötesplatser och identifierar otrygga platser. Det kan också finnas andra frågor där det passar att använda metoden med tidsgeografi, som t ex lokalisering av offentlig och kommersiell service eller att försöka planera för mer jämställdhet.

Tidsgeografiska studier är resurskrävande. De bör göras med ett tydligt syfte och där möjligheten finns att sedan påverka programarbetet med hänsyn till resultatet. Stadsbyggnadskontoret är tveksamt till behovet av att göra tidsgeografiska dagprogram regelmässigt. De kan användas när ett bättre kunskapsunderlag erfordras i frågor som är relevanta för programarbetet.

## RESERVATIONER M.M.

### Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

- Avslå kontorets förslag till beslut
- Föreslå kommunfullmäktige att bifalla motionen i sin helhet
- Utöver detta anföra

Det finns något symptomatiskt i kontorets svar på remissen av motionen om tidsgeografiska dagstidsprogram. Det kostar helt enkelt för mycket. Det är vare sig första eller sista gången just jämställdhetsreformer bemöts med de argumenten.

Vägverket visar i sin rapport ”Jämställd samhällsplanering – förslag på metod” som analyserar mäns och kvinnors resvanor tydligt hur stadsplaneringens blindhet inför kön förstärker tendensen där kvinnor både jobbar mindre och på mindre välavlönade jobb än män. Enligt regeringen bär vi också på kommunal nivå ansvar för att uppnå jämställdhetsmålen, där kvinnors och mäns lika ekonomiska förutsättningar är ett sådant.

En stadsplanering som synliggör tidsgeografien 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 stadsplaneringen 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 kvinnors och mäns, ja 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.

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 inlåsnade. Slutsatserna kan ligga till grund för hur nya områden planeras.

Jämställdhetsperspektiv och strävan efter att nå regeringens jämställdhetsmål måste integreras i alla delar av staden, också i stadsplaneringen. Precis som allt annat kostar det, men på sikt kan det bidra till att uppfylla de mål regeringen ålagt sig och oss.





KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2012:10

---

2012:10

**Motion av Tomas Rudin (S) om tidsgeografiska dagsprogram i Stockholms stadsbyggande**

*Dnr 310-427/2012*

Jämställdhet i politiken tenderar allt för ofta att bli en sidoverksamhet. Det tillsätts ett projekt för jämställdhet eller en person som ska bevaka frågorna. Det är i och för sig bra, men för att jämställdhetspolitik verkligen ska få genomslag måste genusperspektivet genomsyra inte bara ett politikområde utan alla. Staden måste alltid fråga hur det vi genomför påverkar jämställdheten. Utgångspunkten måste vara att även ifall en åtgärd inte förändrar utgångspunkten för att nå jämställdhet, påverkar det ändå jämställdheten genom att åtgärden bevarar ojämsställda strukturer.

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 ojämsställda 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 användare 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 ojämsna fördelningen av det obetalda hushållsarbetet konstaterar Larsson och Jalakas.

En stadsplanering 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 stadsplaneringen 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 kvinnors och mäns, ja 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.

Med anledning av ovanstående föreslår jag att

1. Staden påbörjar utvecklandet av tidsgeografiska dagsprogram eller motsvarande, enligt ovan.
2. Staden gör det till praxis att tidsgeografisk analys med hjälp av tidsgeografiska dagsprogram ska genomföras i samband med områdesplanering och programarbeten i Stockholms stad.

Stockholm den 12 mars 2012

*Tomas Rudin*