

Jämställdhet i trafiken

Näst försvarsområdet är transporterna det mest mansdominerade politikområdet. Investeringar, underhållsstrategier samt regelsystem har under årtionden utformats efter de resvanor och värderingar som män omfattar i större utsträckning än kvinnor. Att så är fallet framkom i statliga utredningar på 1990-talet och bidrog till att Sverige, som första land i världen, via ett riksdagsbeslut 2001 inrättade ett jämställdhetsmål i trafikpolitiken. Vid omformuleringen av de transportpolitiska målen i samband med prop 2008/09:35 Mål för framtidens resor och transporter preciserades att:

”Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.”

Den här motionen föreslår att Lunds kommun inrättar ett motsvarande lokalt mål.

Olika resmönster

Män och kvinnor har olika resmönster. Självklart beter sig inte alla män lika - lika lite som kvinnor gör det - men det finns systematiska skillnader som belagts i många undersökningar. Kvinnor åker mer kollektivt och går oftare. Män svarar för en klar majoritet av flyg- och bilresorna, särskilt dem där de själva sitter vid ratten. Män tar större risker och är i förhållande till körlängd oftare än kvinnor vållande till trafikolyckor. Forskningsresultat visar också på värderingsskillnader mellan könen. Fart och framkomlighet för bil värderas högre av män i allmänhet än vad kvinnor vanligtvis gör. Det kvinnor i genomsnitt prioriterar högre än män är kollektivtrafik, miljö och säkerhet.

Jämställd trafikpolitik

Jämställdhet mellan män och kvinnor är ett mål i sig. De allra flesta vill att de barn som föds i dag ska få lika stor makt över sina liv, oavsett vilket kön de har, och att de ska få lika del av samhällets resurser. Det innebär också att de rimligen borde få samma utrymme när investeringar i framtida infrastruktur planeras. Men även när det gäller de prioriteringar som görs för skötsel av befintlig infrastruktur, då bilisters komfort vägs mot risken för personskador för cyklister och gående, behöver genusaspekten belysas.

Förutom ett mål i sig är tillämpning av jämställdhet också ett effektivt verktyg som kan göra det lättare att nå mål om minskad klimatpåverkan, frisk luft, färre skadade, fördubblad kollektivtrafik och andra mål inom transportsektorn. Det resmönster som flest kvinnor innehar är bra för såväl miljö som hälsa. Detta har många andra kommuner insett och börjat jobba med.

I Karlskoga kommun har man beslutat att tillämpa en jämställd snöröjning. Eftersom det är svårare att gå eller cykla i tio centimeter snö än att köra bil plogas gång- och cykelvägar och busshållplatser före större bilvägar. Det gynnar framförallt kvinnor, eftersom de är överrepresenterade bland gående och kollektivtrafikanter. Kroppsskador till följd av halka är minst tre gånger så vanligt bland gångtrafikanter jämfört med bilister. Motsvarande förhållande gäller vägunderhåll. En grop i cykelbanan kan vara förödande för den som cyklar samtidigt som motsvarande grop i gatan inte vållar någon kroppsskada för dem som sitter i bilar. Skademinimering snarare än komfort bör därför styra kommunernas underhållsstrategier för att nå mål om jämställdhet, klimat och hälsa.

Frigör utrymme

I en studie som konsultföretaget Trivector genomfört med Malmö som utgångspunkt framkom att ytor motsvarande ca 200 Möllevångstorg skulle kunna frigöras om män i Malmö genomsnittligt förflyttade sig på samma sätt som kvinnor i Malmö genomsnittligt gör. De arealer som skulle bli lediga pga förändrade resmönster skulle kunna ge möjlighet åt både mera grönska och nytt bostadsbyggande. Malmöundersökningen visade att männen totalt sett reser 58 km ett genomsnittligt dygn medan kvinnorna reser 39 km. Om män skulle välja samma färdmedel för resor kortare än 5 km som kvinnor gör idag skulle Malmöbornas korta bilresor minska med 19 %, bussresor öka med 26 % och resor till fots öka med 12 %. Den som färdas med bil tar tio gånger större gatuutrymme i anspråk jämfört med dem som väljer att åka buss. En privatbil är parkerad 95 procent av dygnet och detta är en av anledningarna till att stora ytor skulle kunna frigöras om resmönstren blev mer jämställda.

Viktiga symboler

Skyltningen i trafiken reproducerar bristande jämställdhet. På skyltar som visar någon aktivitet är det män som visas. Kvinnor är, i den de mån de förekommer, passiva eller håller på sin höjd ett barn i handen. För att åtgärda detta missförhållande motionerade Miljöpartiet 2006 om att byta ut Herr Gårman-skyltarna. Det kan tyckas vara en oväsentlig fråga, men officiella skyltar borde såklart spegla att det inte enbart finns ett kön. Vid korta sträckor är det dessutom betydligt fler kvinnor än män som väljer att gå framför att ta bilen(!). Sedan Miljöpartiets motion har alltfler kommuner hakat på och börjat byta ut sina skyltar vid övergångsställena, t ex i Mariestad, Uppsala, Hässleholm, Falkenberg, Kristianstad.



Med ovanstående som motiv föreslås kommunfullmäktige i Lund att besluta:

- Att jämställdhet ska vara ett mål vid valet av de infrastrukturinvesteringar kommunen anslår medel till.
- Att kvinnor ska ha lika stor rätt som män att förflytta sig utan skador och att underhåll- samt snöröjningsstrategier ska utformas utefter det.
- Att succesivt byta ut Herr Gårman-skyltar mot skyltar med kvinnor på till dess att det är en jämn fördelning på Herr Gårman- och Fru Gårman-skyltar i Lunds kommun.

Emma Berginger
Kommunfullmäktigeledamot (MP)

Medförfattare: Karin Svensson Smith