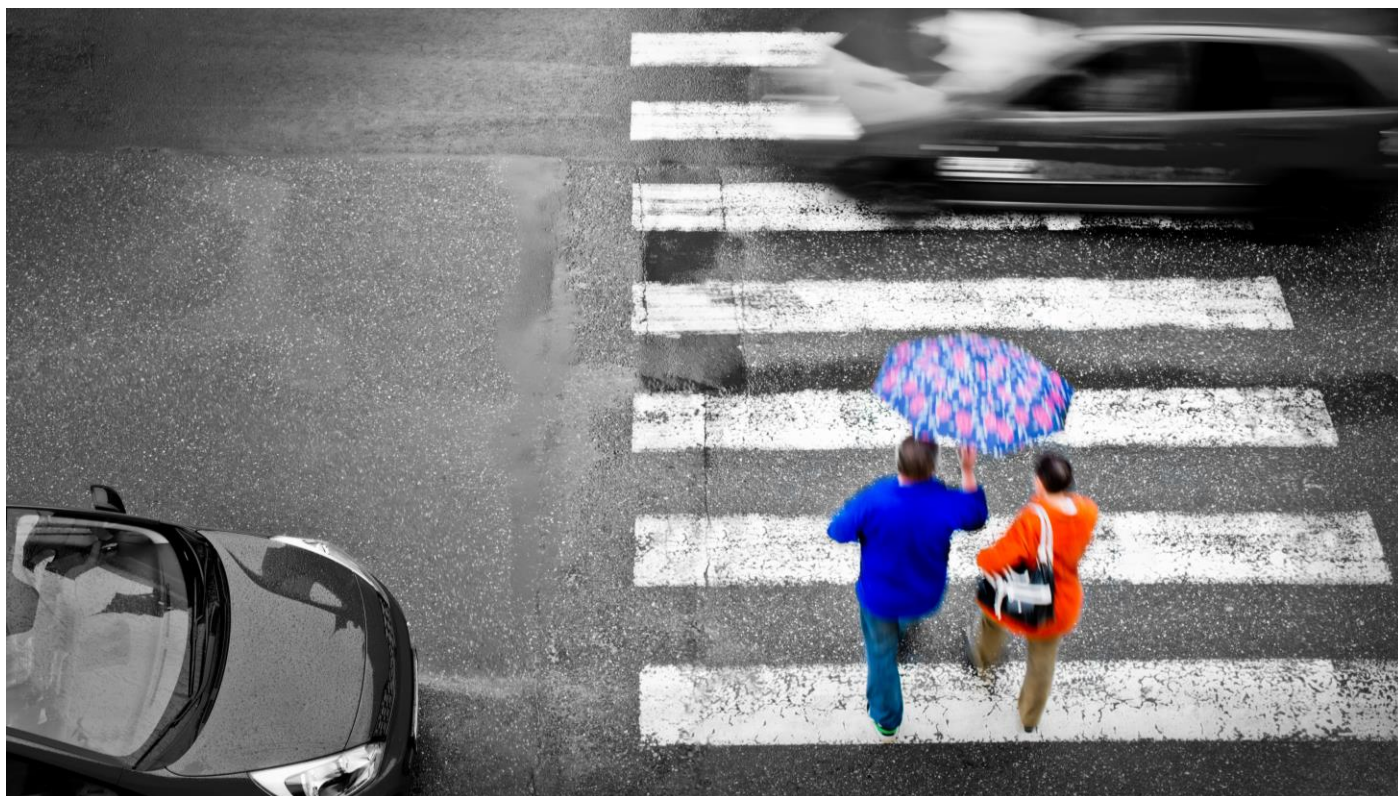


Är trafiksäkerheten jämnt fördelad?

Genusglasögon och rättvisesnöre på trafiksäkerheten



Dokumentinformation

Titel:	Är trafiksäkerheten jämnt fördelad? Genusglasögon och rättvisesnöre på trafiksäkerheten
Serie nr:	2019:166
Projektnr:	18139
Författare:	Hanna Wennberg Jonna Milton Olivia Dahlholm Lovisa Indebetou
Kvalitetsgranskning:	Lovisa Indebetou
Beställare:	Trafikverkets Skyltfonden Kontaktperson: Anita Ramstedt (010-123 58 68, anita.ramstedt@trafikverket.se)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2020-02-29		Beställare
0.9	2020-02-24		Intern kvalitetsgranskning

Förord

Sedan Nollvisionen infördes har trafiksäkerhetsarbetet kommit långt i Sverige i att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Stora utmaningar kvarstår dock vad gäller trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter. Det finns också indikationer på att trafiksäkerheten är ojämnt fördelad mellan olika grupper och områden i samhället.

I den här rapporten presenteras resultatet av ett forskningsprojekt där analys gjorts för hur jämnt fördelad trafiksäkerheten är mellan olika grupper i samhället. Hur ser trafiksäkerhetssituationen ut för olika grupper (utifrån ålder, kön, etnicitet och socioekonomi) vad gäller utsattheten som oskyddad trafikant? Hur fördelar sig medborgares synpunkter på trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsåtgärder mellan olika områden i kommuner utifrån områdenas socioekonomi och demografi? Målet med projektet är att belysa trafiksäkerhetsarbetet i Sverige utifrån ett socialt hållbarhetsperspektiv och att ta fram ett angreppssätt för hur trafiksäkerheten kan bli bättre fördelad.

Forskningen har genomförts av Hanna Wennberg (projektledare), Jonna Milton, Olivia Dahlholm och Lovisa Indebetou från Trivector Traffic AB. Lovisa Indebetou har svarat för intern kvalitetsgranskning. Thaddäus Tiedje har beräknat socioekonomiskt index för kommunerna i den geografiska fördelningsanalysen. Studentmedarbetare Maja Duveborn har hjälpt till med en del litteratursammanställning.

Stort tack riktas till Irene Isaksson Hellman på IF Skadeförsäkring AB som bistått med data för olycksanalysen. Tack riktas också till deltagande kommuner i projektet (Lunds kommun och Göteborgs stad) och till student Jesper Larsson som delat med sig av data från sin masteruppsats ”Medborgares synpunkter på trafiksäkerhet – en fallstudie om Huddinge kommun” som genomfördes våren 2019.

Rapporten är framtagen med ekonomiskt bidrag från Trafikverkets Skyltfond. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Lund, 29 februari 2020

Sammanfattning

Om forskningsprojektet – syfte och metod

Sedan Nollvisionen infördes 1997 har trafiksäkerhetsarbetet kommit långt i Sverige i att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Stora utmaningar kvarstår dock vad gäller trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter. Det finns också indikationer på att trafiksäkerheten är ojämnt fördelad mellan olika grupper och områden i samhället. I det här projektet har därför följande frågeställningar undersökts:

- ▶ Hur ser trafiksäkerhetssituationen ut för olika grupper utifrån ålder, kön, etnicitet och socioekonomi? Hur ser kvinnors och mäns utsatthet som oskyddade trafikanter ut?
- ▶ Hur fördelar sig olyckor, medborgares synpunkter på trafiksäkerhet och kommuners trafiksäkerhetsåtgärder mellan olika områden i kommuner utifrån socioekonomi och demografi?
- ▶ Hur kan jämställdhets- och rättviseperspektiv appliceras på trafiksäkerhet? Vilka angreppssätt kan användas?

Den första frågeställningen har besvarats med hjälp av en litteraturgenomgång och olycks- och skadeanalys. Litteraturgenomgången har gjorts för hur trafiksäkerhetssituationen ser ut för olika grupper av oskyddade trafikanter och har strukturerats utifrån ålder, kön, etnicitet och socioekonomi.

Olycks- och skadeanalysen har gjorts för kollision- och singelolyckor bland fotgängare och cyklister med fokus på kvinnors och mäns utsatthet. För kollisionsolyckor har data från IF Skadeförsäkring AB använts för att på så vis få uppgift om både den påkörda och påkörande partens kön. Datamaterialet består av information från olyckor mellan fotgängare och personbil, respektive mellan cyklist och personbil, som inträffat i Sverige under åren 2013–2017. För singelolyckor har data om antal skadade fotgängare och cyklister i singelolyckor i Sverige under perioden 2013–2017 hämtats från STRADA. Exponeringsmått har hämtats från RVU Sverige 2011–2016.

Den andra frågeställningen har undersökts genom geografisk fördelningsanalys med hjälp av GIS för trafiksäkerhetsarbetet i tre kommuner (Lund, Göteborg och Huddinge) för att undersöka hur dödade och skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon, medborgares synpunkter på trafiksäkerhet och kommunens trafiksäkerhetsåtgärder fördelas på olika områden i kommunerna utifrån socioekonomi, andel utlandsfödda och andel kvinnor/män i dagbefolkningen. Ett examensarbete av Jesper Larsson löpte parallellt med projektet vars data för Huddinge kommun har använts för ytterligare analyser inom det här projektet.

Resultatet från genomförda analyser utgjorde underlag för att besvara den tredje frågeställningen. I detta skede av projektet ordnades en workshop som en öppen nätverksträff i Nätverket Jämställdhet i transportsektorn.

Vem kör på vem?

Analysen av olycksdata från försäkringsbolaget IF visar att kvinnor oftare blir påkörda som fotgängare än vad män blir, och att män oftare är de som kör på fotgängare. Det framkommer att 7 av 10 bilförare som varit inblandade i fotgängarolyckor under perioden 2013–2017 är män, medan 6 av 10 påkörda fotgängare är kvinnor. Det motsvarar de resultat som tidigare presenterats av Irene Isaksson-Hellman från IF för de fotgängarolyckor som inträffade 2000–2009. I de olyckor som manliga bilförare var involverade i var krockvåldet dessutom högre än då föraren var en kvinna, vilket tyder på att hastigheten i kollisionen var högre. Resultatet kan inte förklaras genom olika exponering. Även med hänsyn till att kvinnor går mer (och män kör mer bil i termer av reslängd) så har fortfarande kvinnor högre skaderisk som fotgängare och män högre risk att köra på fotgängare. Könsskillnader finns också för cyklisters kollisionsolyckor med personbil, men i något mindre utsträckning än för fotgängares kollisionsolyckor enligt olycksanalysen.

Vem går och kör omkull?

De klart flesta fotgängarna och cyklister skadas i singelolyckor, inte i kollision med motorfordon. Singelolyckorna står för över 90 % av antalet allvarligt skadade fotgängare och knappt 80 % av antalet allvarligt skadade cyklister, enligt tidigare olyckssammanställningar.

Analysen av singelolyckor bland fotgängare och cyklister inom det här projektet visar att risken att kvinnor skadas allvarligt i singelolyckor som fotgängare är dubbelt så stor som risken att män gör detsamma. Däremot är män överrepresenterade i dödsfallen: 7 av 10 dödade fotgängare i singelolyckor är män. Det är de allra äldsta kvinnorna (65–84 år) som har en mycket högre risk att allvarligt skadas i singelolycka som fotgängare i relation till reslängd. Denna ökning i risk börjar redan i åldern 45–64 år, det vill säga i en yrkesverksam grupp.

Betydelsen av att inkludera fallolyckor i officiella olycksstatiken diskuteras för att på så vis synliggöra fallolyckorna och ge dem högre prioritet i budget, åtgärdsplaner och drift.

Fler män än kvinnor skadas i olyckstypen cykel-singel, men eftersom män cyklar betydligt längre än kvinnor är mäns skaderisk ändå något lägre än kvinnors. Precis som för fotgängare-singel är män överrepresenterade bland dödsfallen: 9 av 10 dödade cyklister i singelolyckor är män. De allra äldsta (65–84 år), oavsett kön, uppvisar högst risk att allvarligt skadas i singelolyckor som cyklister. Äldre kvinnor har lite högre risk än äldre män, även om könsskillnaden är mindre än för fotgängare-singel.

Vem har makten i trafikplaneringen?

Socioekonomi och etnicitet är två faktorer som samvarierar och förstärker varandra i termer av utanförskap. Områden med svag socioekonomi, eller med hög andel utlandsfödda, står i de tre analyserade kommunerna för en mindre andel av de synpunkter på trafiksäkerhet som inkommit till kommunerna. Underrepresentationen vittnar om mindre delaktighet i samhället hos socioekonomiskt svaga grupper och personer födda utanför Sverige. Det sistnämnda är sannolikt

också ett resultat av språkbarriärer och andra kunskapsrelaterade och kulturella barriärer som gör det mindre sannolikt att de boende hör av sig till kommunen.

Litteraturgenomgången visade på en förhöjd olycksrisk hos socioekonomiskt svaga grupper. Det finns även studier som visar på förhöjd olycksrisk för barn vars föräldrar har svaga socioekonomiska förutsättningar. En studie menar att socioekonomiskt svaga grupper inte prioriterar sin hälsa och säkerhet i samma utsträckning som andra grupper, vilket beror på olika tillgång till kunskap, makt, pengar och sociala nätverk hos människor. Människor med kunskap om trafiksäkerhet och hur synpunkter kan förmedlas, och som har en starkare relation till kommunen, kan tänkas ha en större benägenhet att skicka in synpunkter.

I analysen i de tre kommunerna undersöktes också hur kommunernas genomförda trafiksäkerhetsåtgärder fördelar sig på områden med olika socioekonomi och etnicitet, men det var svårt att dra entydiga slutsatser. I Lund hade socioekonomiskt svaga områden, och områden med hög andel utlandsfödda, tilldelats färre åtgärder, men i Göteborg var det istället en ökning i antalet genomförda åtgärder i sådana områden (med undantag för det allra "svagaste" området). Samtal med tjänstepersoner på Göteborgs stad menar att staden de senaste 10–20 åren arbetar mer systematiskt med trafiksäkerhet än vad man gjorde på exempelvis 1990-talet då man sannolikt först åtgärdade där medborgare klagade mest.

Trafiksäkerheten är inte jämnt fördelad

Det går med utgångspunkt i de analyser som gjorts inom projektet säga att trafiksäkerheten inte är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället utifrån studerade faktorer (ålder, kön, etnicitet och socioekonomi). Det finns också en samvariation och förstärkning mellan dessa faktorer där till exempel äldre kvinnor uppvisar en högre risk att skadas allvarligt i singelolyckor som fotgängare och cyklister. Grupper med svag socioekonomi, äldre och kvinnor har en högre olycksrisk som oskyddad trafikant enligt tidigare studier och visar också på en större förlust av livskvalitet efter en trafikskada.

Det går också att tala om en maktförskjutning i trafiken där kvinnor är den underordnade/utsatta gruppen. Även synpunktslämnandet kan ses som ett uttryck för makt i termer av delaktighet och inflytande i samhället. Att en grupp får gehör för sina "behov" genom exempelvis att kommunen genomför olika åtgärder som gör det bättre och säkrare för den gruppen är också ett uttryck för makt och inflytande. I en jämställd och rättvis trafikplanering beaktas olika gruppers förutsättningar och värderingar, och tillmäts lika stor vikt. Det är viktigt att visa på skillnader och skevheter för att kunna hantera eventuella ojämlikheter. På så vis utgör analyserna som presenteras i denna rapport ett viktigt planeringsunderlag.

I rapporten presenteras några rekommendationer för en jämställd och rättvis trafikplanering som bidrar till mer jämnt fördelad trafiksäkerhet. Dessa rekommendationer handlar bland annat om att utbilda och bryta normer, systematiskt konsekvensbedöma åtgärdsplaner, köns- och åldersuppdelad statistik och initiera mer forskning och uppföljning om trafiksäkerhet och mobilitet hos olika grupper av oskyddade trafikanter utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Teoretiskt avstamp	1
1.3	Metod	4
2.	Genusglasögon på trafiksäkerhetsläget	10
2.1	Trafiksäkerhetsläget för olika grupper	10
2.2	Kvinnors och mäns värdering av trafiksäkerhet	17
2.3	Kvinnors och mäns trafiksäkerhetssituation	20
2.4	Sammanfattande analys	30
3.	Rättvisesnöre på trafiksäkerhetsarbetet	32
3.1	Lunds kommun	32
3.2	Göteborgs stad	40
3.3	Huddinge kommun	48
3.4	Sammanfattande analys	56
4.	Syntes och rekommendationer	59
4.1	Diskussion och slutsatser	59
4.2	Rekommendationer	62
5.	Referenser	65

Bilaga 1: Kartbilder för Lunds kommun

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Nollvisionen antogs 1997 med den övergripande visionen att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. Trafiksäkerhetsarbetet har kommit långt i Sverige, även om det finns stora utmaningar kvar vad gäller oskyddade trafikanters trafiksäkerhetssituation. Det finns också indikationer på att trafiksäkerheten är ojämnt fördelad där vissa grupper av oskyddade trafikanter har en betydligt sämre trafiksäkerhetssituation än andra, inte minst äldre personer. Det finns också skillnader i olycksrisk kopplat till kön, etnicitet och socioekonomi.

Sociala hållbarhetsaspekter får allt större fokus inom trafik- och transportplanering. Det handlar om rättvisa, inkludering, jämställdhet och jämlikhet. Sedan 2001 finns det också ett mål antaget av riksdagen för jämställdhet inom transportpolitiken. Utifrån ett rättviseperspektiv blir det en relevant att fråga sig hur olyckor och skador, liksom medborgares synpunkter på trafiksäkerhet och åtgärder för ökad trafiksäkerhet, fördelar sig mellan grupper och områden. Man kan reflektera över vad som åtgärdas och vems ”problem” som då adresseras. Samtidigt vet vi väldigt lite om hur denna fördelning av olyckor, synpunkter och åtgärder ser ut. Det finns alltså ett behov av att applicera genus- och rättviseperspektiv på trafiksäkerhetsarbetet.

I det här projektet undersöks följande frågeställningar:

- ▶ Hur ser trafiksäkerhetssituationen ut för olika grupper utifrån ålder, kön, etnicitet och socioekonomi? Hur ser kvinnors och mäns utsatthet som oskyddade trafikanter ut?
- ▶ Hur fördelar sig olyckor, medborgares synpunkter på trafiksäkerhet och kommuners trafiksäkerhetsåtgärder mellan olika områden i kommuner utifrån socioekonomi och demografi?
- ▶ Hur kan ett genus- och rättviseperspektiv appliceras på trafiksäkerhetsarbetet? Vilka angreppssätt kan användas?

1.2 Teoretiskt avstamp

Vem som gynnas och missgynnas, och vem som inkluderas och exkluderas, i trafik- och transportplanering behöver ständigt beaktas. En viktig aspekt är hur rättvisa, inkludering och delaktighet säkerställs i ett diversifierat samhälle. Jämlikhet (mellan sociala grupper) och jämställdhet (mellan könen) kan sägas tillhöra den sociala dimensionen av hållbarhet. Jämställdhet handlar dock inte uteslutande om könsfördelning utan även om att uppmärksamma normer, värderingar och attityder som påverkar mäns och kvinnors livsvillkor. Social hållbarhet handlar om rättvisa, rättigheter, välbefinnande och makt för olika grupper i

samhället. Ett socialt hållbart transportsystem bidrar till att reducera social exkludering, gagna marginaliserade och sårbara grupper, och bidra till att skapa ett säkert och tillgängligt samhälle för alla oavsett social tillhörhet. Därmed behövs kunskap om hur erfarenheter och förutsättningar skiljer sig mellan befolkningsgrupper för att förstå vem som gynnas och missgynnas av olika åtgärder (Litman, 2017; Jones & Lucas, 2012; Murphy, 2012; Litman & Burwell, 2006; Litman, 2003). I detta avsnitt ges ett teoretiskt avstamp för forskningsprojektet där bland annat begreppen jämställdhet och rättvisa definieras och sätts i ett sammanhang.

Kvinnor och män i trafik- och transportplaneringen

Transportforskningen visar genomgående att resmönster och upplevelsen av transportsystemet skiljer sig mellan kvinnor och män, och mellan kvinnor och män med olika ålder, socioekonomi, etnicitet etc. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor en genomsnittlig dag, men män reser generellt sett längre för alla typer av resor. Män reser också cirka dubbelt så långt med bil jämfört med kvinnor. Kvinnor som grupp är också mer positiva till att resa hållbart, gör mer komplexa resor med fler stopp/ärenden på vägen, promenerar mer, är mindre riskbenägna, har högre krav på trafiksäkerhet och trygghet, och mobilitetskompenserar i högre utsträckning än vad män gör (Kronsell m.fl., 2016; Hanson, 2010; Hjorthol, 2000; Johnston, 2000; McLafferty & Preston, 2000).

Utifrån ett genusperspektiv kan vi förstå skillnader i resmönster som ett resultat av en könsuppdelad arbetsfördelning, vilket grundar sig i att kvinnor generellt sett tar större ansvar för det obetalda arbetet i hemmet och kvinnors roll på arbetsmarknaden. Traditionellt sett har den manliga sfären varit i det offentliga och den kvinnliga sfären i hemmet, vilket har påverkat utformningen av transportsystemet (Transgen, 2007; Larsson & Jalakas, 2014). Andra förklaringar till att resandet skiljer sig har varit inkomstskillnader mellan män och kvinnor. Dock visar studier att kvinnor och män med samma förutsättningar ändå har olika preferenser; män kör längre bil än vad kvinnor gör (Kronsell m.fl., 2016).

Att anlägga ett genusperspektiv i trafik- och transportplanering är viktigt för att förstå hur mobilitetsförutsättningar skiljer sig, eftersom en sådan analys ökar förståelsen för vilka problem och utmaningar olika grupper möter med olika transportefterfrågan. Vi kan konstatera att kvinnor och män som grupp reser på olika sätt, men det inte ska förväxlas med biologiska behov hos män eller kvinnor utan ska snarare ses som ett resultat av socialt konstruerade könsroller och könsmaktsordningar (ibid). Det framhållas inom genusforskningen att vi bör tala om mäns och kvinnors erfarenheter och förutsättningar som olika och att skillnader i resmönster är ett uttryck för ojämställda förhållanden snarare än skillnad i efterfrågan på mobilitet. Det är viktigt att förstå att omständigheterna för mäns och kvinnors valmöjligheter kan skifta, men att efterfrågan på mobilitet och tillgänglighet troligtvis är lika (Walsh, 2002; Larsson & Jalakas, 2014).

Jämställdhet har varit formulerat som ett mål i svensk transportpolitik sedan 2001. För ett jämställt transportsystem krävs inte bara jämställd representation av könen i beslutsprocessen, det krävs också att kvinnor och mäns förutsättningar och värderingar i relation till transport väger lika tungt och inkluderas i hela beslutsprocessen (Winslott Hiselius m.fl., 2019).

Vad är rättvisa?

Begreppet jämlikhet kan bland annat förstås i termer av fördelningseffekter, och handlar om rättvis fördelning av samhällets resurser. Rättvisa innebär inte att en fördelning behöver vara lika, utan snarare att det finns skäl för en viss fördelning (Wimark, 2017). Vad som anses skäligt är dock förenat med politik, ekonomi och moral (van Wee & Gerus, 2011). I litteraturen återfinns olika perspektiv på rättvisa. Ett av dem säger att en rättvis fördelning är den som maximerar den totala nyttan (utilitarismen). Perspektivet bygger på uppfattningen att alla människor är likar och ska bemötas med samma respekt. Vad som anses maximera nyttan är dock inte självklart; vissa förespråkar att en omfattande välfärdsstat med omfördelning av resurser leder till maximal nytta, medan andra menar att ett växande välstånd är till gagn för hela samhället (Kymlicka, 1995). Ett annat perspektiv på rättvisa innebär en fördelningsprincip där alla får lika mycket av exempelvis ekonomiska resurser (egalitarismen). Perspektivet har dock kritiserats eftersom det förbiser att människor har olika behov (ibid). Ett tredje perspektiv innebär en fördelningsprincip baserat på förtjänst, vilket innebär att resurser fördelas baserat på hur produktiv en person är där den som arbetar hårdare också anses förtjänt av mer. Enligt ett fjärde perspektiv på rättvisa är människor så pass olika att fördelningsprincipen behöver ta hänsyn till att det finns en variation av erfarenheter och förutsättningar som behöver tillgodoses (Bauhn 2015). Rättvisa handlar då om ”*olika behandling av olikar*” och fokuserar generellt sett på missgynnade grupper utifrån inkomst och klass eller behov och förmåga (Litman, 2002; Wimark, 2017).

Intersektionellt perspektiv på jämställdhet

På ett liknande sätt kan jämställdhet förstås på olika sätt. Å ena sidan kan vi förstå män och kvinnor som i grunden lika, där man fokuserar på *individens rättigheter*. Utifrån ett sådant perspektiv tar man för givet att män och kvinnor har samma förutsättningar, där rättvisa handlar om likabehandling (Transgen 2007). En sådan uppfattning har dock kritiserats av bland annat Wittbom (2009) eftersom den förbiser de strukturella barriärer och maktrelationen mellan män och kvinnor som bidrar till ett ojämnt transportsystem. Utifrån denna tanke finner vi den andra ytterligheten som avvisar tanken på att män och kvinnor skulle vara i grunden lika. Här är de *ojämlika förutsättningarna* istället grunden för jämställdhetsarbetet. Det innebär att en viss särbehandling kan behövas för att transportsystemet ska bli rättvist och jämställt eftersom kvinnor och män har olika förutsättningar. Ett sådant perspektiv tenderar dock att reproducera stereotypa könsroller, något som jämställdhetsarbetet ska motverka (Walby 2003; Transgen, 2007). Detta har inom jämställdhetsforskningen lett till ett tredje, intersektionellt, perspektiv som medvetandegör att det finns en *mångfald av kvinnor och män*. Detta perspektiv tar hänsyn till att erfarenheter och förutsättningar inte bara beror på kön. Snarare finns det även normer även kring exempelvis ålder, inkomst, klass, boendesituation, funktion, etnicitet, religion, sexualitet etc. vars kategoriseringar översätts i olika strukturella villkor (Almén, 2016). Gruppen kvinnor och män är alltså inte en homogen grupp (Transgen 2007). Det innebär att rättvisa inom transportplanering behöver ta hänsyn till att det finns en variation av erfarenheter och förutsättningar som behöver tillgodoses (Transgen, 2007). Vi lutar oss mot den sistnämnda definitionen.

Från policy till praktik

Trots målformuleringar om jämställdhet, kunskap om resmönster och värderingar samt verktyg och metoder för att integrera jämställdhet i trafik- och transportplanering, visar transportsektorn upp stora könsskillnader jämfört med andra sektorer (Kronsell m.fl., 2016). Enligt Bacchis teoretiska ramverk för policyanalys (2009; 2007; 1999) så är det som formuleras och representeras i styrande dokument också det som kommer att prioriteras. Bacchi menar att det som blir problematiserat i målformuleringar i styrande dokument är det som har potential att bli prioriterat (ibid). I linje med ett sådant argument pekar flera forskare på bristen av kvinnors erfarenheter och förutsättningar i transportplaneringen. Flera forskare inom bland annat sociologi och urban hållbarhet, däribland Lubitow & Miller (2013) och Fainstein (2010), menar att frågor relaterade till rättvisa, inkludering, jämlikhet och jämställdhet ofta förbises till förmån för teknologiska lösningar. Kvinnor och män inte bara reser olika, kvinnor har också lågt deltagande i beslutsfattande vilket innebär att kvinnors värderingar och erfarenheter förbises. Flera studier visar att detta har lett till att kvinnor missgynnas i den fysiska miljön eftersom den inte utformats efter kvinnors erfarenheter och förutsättningar (Kronsell m.fl., 2016; Kronsell 2005; Burgess, 2008; Beebejaun, 2017; Escalante & Valdivia, 2015). Polk (2003; 2001) och Wittbom (2009) betonar att den maskulina planeringsnormen har skapat en klyfta mellan policy och verklighet, där de övergripande målen om jämställdhet inom transportsektorn inte översätts i praktisk trafik- och transportplanering. Detta har bidragit till ett transportsystem som utformats utefter maskulina normer. Det finns alltså en genusaspekt även här där könsrollen, mannen som beslutsfattare, påverkar den fysiska miljön. Även Svensson (2018) visar att det finns ett liknande mönster när det kommer till cykelplanering som inte på ett tillfredställande sätt analyserar variationen av erfarenheter och förutsättningar.

Jämställdhetsarbetet vilar på två ben varav det första handlar om att skapa en bild av situationen utifrån mätbara faktorer, medan det andra granskar och problematiserar bakomliggande strukturer till rådande situation. Jämställdhetsintegrering i trafik- och transportplanering innebär alltså att försöka förstå varför det finns könsskillnader och att arbeta med att eliminera ojämlikhet och orättvisa. Det innebär inte att alla ska göra och vara lika. I den här rapporten anlägger vi ett genus- och rättviseperspektiv på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, där vi vill ta reda på om det finns en genusaspekt även här. Centralt för ett genusperspektiv är att ha ett kritiskt, det vill säga ett problematiserande, reflekterande och ifrågasättande förhållningssätt. Det handlar om att ställa kritiska frågor om könsblinda fläckar i samhällsstrukturen för att kunna skapa en jämställd norm. Centrala frågor är vems erfarenheter, förutsättningar och värderingar som utformar samhället och vem som får ta del av samhällets investeringar.

1.3 Metod

Genusglasögon på trafiksäkerhetsläget

Den första delen av projektet har inneburit att belysa hur trafiksäkerhetssituationen ser ut för olika grupper utifrån ålder, kön, etnicitet och socioekonomi. Fokus är på kvinnors och mäns utsatthet som oskyddade trafikanter. I denna del har litteratursammanställning och olycks-/skadeanalys gjorts.

Litteraturgenomgång

En litteraturgenomgång har gjorts för att kartlägga hur trafiksäkerhetssituationen ser ut för olika grupper. Denna presenteras i avsnitt 2.1. I avsnitt 2.2 presenteras litteratur som handlar om kvinnors och mäns värderingar i relation till trafiksäkerhet. Litteraturen är ett underlag för en analys av trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter med genusglasögon.

Litteraturgenomgången som presenteras i avsnitt 2.1 struktureras utifrån ålder, kön, etnicitet och socioekonomi. Denna indelning är inte att betrakta som befolkningsgrupper utan endast som ett sätt att strukturera den kunskap som finns om samband mellan trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och nämnda aspekter. Människor kan tillhöra flera ”grupper” samtidigt och det finns en stor samvariation och förstärkning mellan olika aspekter.

Fokus för studien ligger på *könsskillnader* vad gäller trafiksäkerhet. Litteraturstudien har därför främst inriktats på att hitta kunskap om trafiksäkerhetsläget för kvinnor respektive män som underlag för ett resonemang om trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter utifrån ett genusperspektiv. Vidare ligger fokus också på trafiksäkerhetssituationen för *oskyddade trafikanter*, både vad gäller kollision- och singelolyckor. Motortrafik behandlas endast som påkörande part i fråga om kollisionsoolyckor.

Olika åldersgrupper har redan studerats i relativt stor utsträckning i tidigare forskning så där görs endast en översiktlig sammanställning av kunskapsläget genom en sammanfattning av några övergripande rapporter, till exempel Berntman (2015) och Niska & Eriksson (2013). Ny litteratursökning har inte gjorts för ålderns betydelse för trafiksäkerheten.

Litteratursökning har däremot gjorts för kön/genus, etnicitet och socioekonomi. Litteratur har sökts på Google Scholar, i Lunds universitets databas LUBSearch samt i TransGuide. Både svenska och engelska sökord har använts:

- ▶ Exempel på söksträng på svenska: (trafiksäkerhet OR risk* OR skad*) AND (fotgängare OR gående OR cyklist* OR oskyddade) *i kombination med* (inkomst* OR utbildning* OR socioekonomi*) *eller* (kön* OR genus* OR kvinn*) *eller* (utlandsfödd* OR etnicitet)
- ▶ Exempel på söksträng på engelska: (“traffic safety” OR “road safety” OR accident* OR injur* OR fatalit* OR risk*) AND (pedestrian* OR walk* OR bicycl* OR cycl* OR “vulnerable road users”) AND (traffic * OR transport*) *i kombination med* (*income OR socioeconom* OR education* OR class) *eller* (gender OR sex OR women) *eller* (migrant* OR ethnicit*)

Olycks-/skadeanalys

En olycks-/skadeanalys har gjorts för att belysa hur trafiksäkerhetssituationen ser ut för kvinnor och män vad gäller utsattheten som oskyddade trafikanter. Det har gjorts dels för fotgängares och cyklisters kollisionsoolyckor, dels för singelolyckor bland fotgängare och cyklister. Analysen presenteras i avsnitt 2.3.

För att studera **kollisionsolyckor** har data från IF Skadeförsäkring AB använts. Dataunderlaget består av information från olyckor mellan fotgängare och personbil, där ägaren av bilen haft sin trafikförsäkring i If (If classic/IMF/Volvía) vid olyckstillfället. En trafikförsäkring som täcker skador på person och egendom utanför det egna fordonet är obligatorisk i Sverige. Vid en kollision med en fotgängare innebär det att fotgängarens personskador täcks av denna försäkring oavsett vem som orsakade olyckan. Dataunderlaget från IF består av olyckor som inträffat i Sverige under åren 2013–2017. Totalt ingår 467 kollisionsolyckor med fotgängare-personbil och 1071 med cyklist-personbil. Anledningen att data från IF används istället för STRADA-uttag, är för att även få uppgifter om den påkörande partens kön och ålder.

För att studera **singelolyckor** har uttag av data från STRADA gjorts för antal skadade fotgängare respektive cyklister i singelolyckor i Sverige under perioden 2013–2017. Statistiken avser sjukhus- och/eller polisrapporterade skador.

Kollisions- och singelolyckorna har ställts i relation till kvinnors och mäns exponering som fotgängare, cyklist och bilförare för att kunna uttala sig om gruppernas olycksrisk. Uppgifter om antal bil-km (som bilförare), cykel-km och gång-km i Sverige under perioden 2011–2016 har hämtats från RVU Sverige, se Tabell 1-1.

Tabell 1-1 Antal bil-km (som bilförare), cykel-km och gång-km i Sverige på årsbasis. Källa: RVU Sverige 2011–2016.

		Bil-km		Cykel-km		Gång-km	
		N	%	N	%	N	%
Alla	Kvinnor	18744859402	32%	816081581	42%	1810389662	53%
	Män	39694923183	68%	1110064064	58%	1610268420	47%
7–14 år	Kvinnor	-	-	73542309	41%	100547764	50%
	Män	-	-	104460708	59%	100850352	50%
15–24 år	Kvinnor	1326129990	37%	103608370	38%	264940238	54%
	Män	2232111750	63%	172619724	62%	222075638	46%
25–44 år	Kvinnor	7768647179	35%	266906056	46%	547820011	54%
	Män	14534179381	65%	313310721	54%	466240001	46%
45–64 år	Kvinnor	7435779766	31%	293725660	43%	577029515	55%
	Män	16532632971	69%	389523206	57%	468137280	45%
65–84 år	Kvinnor	2233666283	26%	78400351	38%	319551154	48%
	Män	6432162679	74%	130245046	62%	351428740	52%

Rättvisesnöre på trafiksäkerhetsarbetet i tre kommuner

Den andra delen av projektet har inneburit att en geografisk fördelningsanalys genomförts på trafiksäkerhetsarbetet i tre kommuner för att undersöka hur skadade i trafiken, medborgares synpunkter på trafiksäkerhet och kommunens trafiksäkerhetsåtgärder fördelas på olika områden i kommunerna utifrån socioekonomi, andel utlandsfödda och andel kvinnor/män i dagbefolkningen.

Tre kommuner har studerats i denna del: Lunds kommun, Göteborgs stad och Huddinge kommun. Lund och Göteborg har aktivt medverkat i projektet och bidragit med dataunderlag. Data för Huddinge har erhållits genom student Jesper Larsson som genomfört sin masteruppsats ”Medborgares synpunkter på trafiksäkerhet – en fallstudie om Huddinge kommun” med handledning av projektledaren för forskningsprojektet under våren 2019.

Utgångspunkten för analysen i kommunerna har varit det trafiksäkerhetsarbete som sker inom ramen för gällande trafiksäkerhetsprogram. Tanken är att det under en viss tidsperiod inträffar olyckor och att medborgare hör av sig till kommunen med synpunkter på trafiksäkerheten. Med utgångspunkt i inkomna synpunkter, och de mål och aktiviteter som fastslås av trafiksäkerhetsprogrammet, genomför kommunerna trafiksäkerhetsåtgärder i syfte att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Frågan för analysen är hur dessa olyckor, synpunkter och åtgärder fördelar sig mellan områden med olika socioekonomi och demografi i de tre kommunerna.

Trafiksäkerhetsprogrammen är av strategisk karaktär och innehåller inte konkreta åtgärdsplaner. Uppgifter om genomförda åtgärder har därför hämtats från andra källor (se nedan) och tidsperioden för datauttagen har satts till samma period som gällande trafiksäkerhetsprogram så långt det varit möjligt.

Det är viktigt att komma ihåg att analysen inte syftar till att jämföra de tre kommunerna med varandra. Syftet är att belysa frågeställningen för del 2 av projektet med hjälp av data från tre olika kommuner. Datakällor, definitioner och avgränsningar skiljer sig åt mellan kommuner och resultaten i absoluta tal blir inte direkt jämförbara.

Den geografiska fördelningsanalysen har gjorts på DeSO-nivå i kommunerna. DeSO (demografiska statistikområden) är SCB:s indelning av Sverige i 5 985 områden som har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar.

Följande uppgifter om kommunernas trafiksäkerhetsarbete har använts:

- ▶ **Uppgifter om antal dödade och skadade i trafiken** i de tre kommunerna har hämtats från STRADA för tidsperioden 2014–2018. Dataunderlaget avser antal dödade och skadade personer i olyckstyperna ”kollisionsolyckor mellan fotgängare och motorfordon” respektive ”kollisionsolyckor mellan cykel/moped och motorfordon” och presenteras per DeSO. Antal skadade personer (dataunderlaget) är 437 personer i Lund, 1124 personer i Göteborg och 155 personer i Huddinge.

- ▶ **Uppgifter om medborgares synpunkter på trafiksäkerhet** har endast kunnat användas för Lunds kommun och Huddinge kommun. Göteborgs stad har inte haft möjlighet att leverera synpunkter med geografisk information. För Lund har 2493 synpunkter rörande trafiksäkerhet för perioden 2013–2019 hämtats från Tekniska förvaltningens synpunktsdatabas. För Huddinge har Jesper Larssons data använts vilka innebär 400 synpunkter på hastigheter under perioden 2014–2018 som hämtats från Samhällsbyggnadsnämnden diarium (för 2014) och Kommunstyrelsens diarium (för 2015–2018) och sällats/sorterats av Jesper Larsson.
- ▶ **Uppgifter om kommunens trafiksäkerhetsåtgärder** har sammanställts för den period som gällande trafiksäkerhetsprogram avser. Avstämningar har hållits med kommunerna om vilka åtgärder som bör ingå i analysen. För Lund innebär trafiksäkerhetsåtgärdena ett uttag av uppgifter om farthinder respektive GCM-passager från NVDB, totalt 1336 stycken, daterade 2014–2019. För Göteborg har en databas innehållande 1303 trafiksäkerhetsobjekt som genomförts under perioden 2010–2019 tillhandhållits av kommunen. För Huddinge har 73 trafikåtgärder använts vilka avser uppdrag som gått till olika entreprenadföredrag under perioden 2014–2018 (från Jesper Larssons mastersuppsats). För både Göteborg och Huddinge har även uttag av uppgifter om farthinder och GCM-passager från NVDB gjorts för att göra liknande analys som för Lund.

Uppgifterna om skador, synpunkter och åtgärder har analyserats i relation till olika bakgrundsdata i kommunerna per DeSO. Följande bakgrundsdata har använts för den geografiska fördelningsanalysen:

- ▶ **Socioekonomiskt index** som är en sammanvägning av tre kriterier: andel förvärvsarbetande, andel invånare utan gymnasieexamen och andel hushåll med ekonomiskt bistånd. Data för dessa tre kriterier har hämtats från SCB:s öppna geodata för DeSO och/eller köpts in genom SCB. Indexet är framräknat per DeSO med liknande poängbaserade tillvägagångssätt som bland annat används av Region Stockholm, se Tabell 1-2. Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen för de tre kriterierna. Områdenas socioekonomiska index varierar mellan 3 och 9, där ett lågt värde innebär att området i jämförelse med andra områden i de tre kommunerna har hög sysselsättningsgrad, hög utbildningsnivå och liten andel hushåll med ekonomiskt bistånd, medan ett högt värde innebär det motsatta. Ett lågt index indikerar således hög socioekonomisk status och vice versa.
- ▶ **Befolkning efter svensk/utländsk bakgrund** har hämtats från SCB:s öppna geodata för DeSO. Svensk bakgrund avser personer födda i Sverige med båda föräldrarna födda i Sverige samt födda i Sverige med en förälder född i Sverige. Utländsk bakgrund avser personer födda utomlands samt födda i Sverige med båda föräldrarna födda utomlands.
- ▶ **Dagbefolkning** avser antal förvärvsarbetande och för analysen har könsuppdelad statistik använts, det vill säga andel kvinnlig respektive manlig dagbefolkning per DeSO. Statistiken har köpts in genom SCB.

Den geografiska fördelningsanalysen presenteras i form av kartor och diagram i kapitel 3. Detta kapitel avslutas med en sammanfattande analys.

Tabell 1-2 Poäng för de tre kriterierna i ett socioekonomiskt index.

Kriterium	1 poäng	2 poäng	3 poäng
Arbete	Området tillhör de 20 % av områdena i de tre kommunerna med störst andel förvärvsarbetande	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel förvärvsarbetande	Området tillhör de 20 % av områdena i de tre kommunerna med minst andel förvärvsarbetande
Utbildning	Området tillhör de 20 % av områdena i de tre kommunerna med störst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör de 20 % av områdena i de tre kommunerna med minst andel invånare med gymnasial examen
Ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i de tre kommunerna med minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i de tre kommunerna med störst andel hushåll med ekonomiskt bistånd

Syntes och rekommendationer

Med utgångspunkt i resultaten från olycksanalysen med genusperspektiv och den geografiska fördelningsanalysen med rättviseperspektiv, har slutsatser dragits för hur trafiksäkerheten är fördelad i Sverige mellan olika grupper och områden. Vidare formuleras rekommendationer för hur olika gruppers förutsättningar och perspektiv bättre kan beaktas i trafiksäkerhetsarbetet i framtiden. Syntesen och rekommendationerna belyser hur ett genus- och rättviseperspektiv kan appliceras på trafiksäkerhetsarbetet och vilka angreppssätt som kan användas.

Inom ramen för projektet hölls en workshop som en öppen nätverksträff i Nätverket Jämställdhet i transportsektorn. Workshopen hölls den 28 november på Trivectors kontor i Lund. På workshopen medverkade 16 personer som på olika sätt är verksamma i transportsektorn, framförallt inom kommunal trafikplanering och kommunalt trafiksäkerhetsarbete. Resultat från projektet presenterades och diskuterades med deltagarna.

Syntesen och rekommendationerna presenteras i kapitel 4.

2. Genusglasögon på trafiksäkerhetsläget

2.1 Trafiksäkerhetsläget för olika grupper

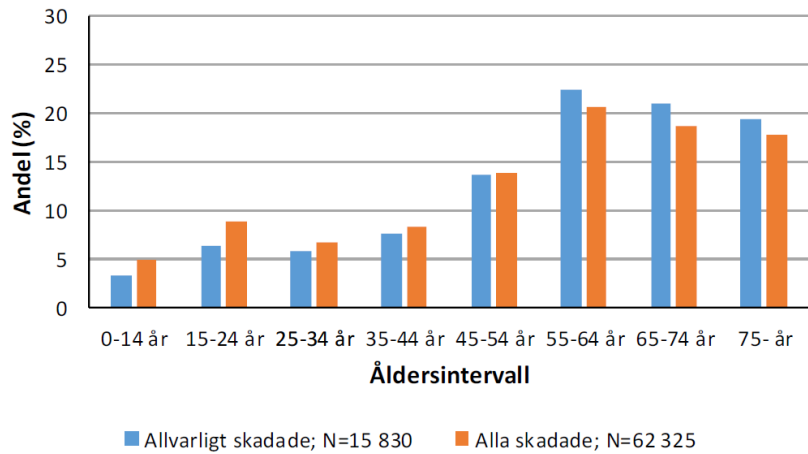
I detta avsnitt sammanfattas den litteraturgenomgång som gjorts för hur trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter ser ut för olika grupper. Avsnittet struktureras utifrån ålder, kön, etnicitet och socioekonomi. Denna indelning är inte att betrakta som befolkningsgrupper utan endast som ett sätt att strukturera den kunskap som finns om samband mellan trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och nämnda aspekter. Människor kan tillhöra flera ”grupper” samtidigt och det finns en stor samvariation och förstärkning mellan olika aspekter.

Ålder

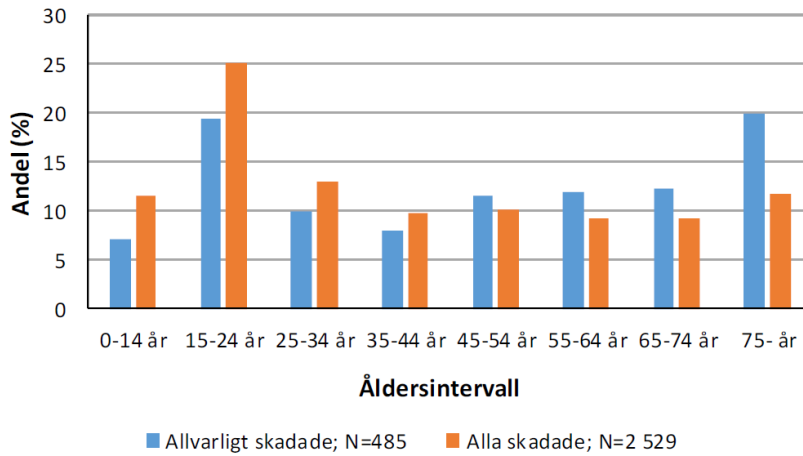
När det gäller ålderskillnader i trafiksäkerhetssituation är kunskapsnivån relativt god och ytterligare litteratursökning har inte gjorts inom det här projektet. Nedan återges sammanställningar som gjorts av Berntman (2015) om fotgängares olyckor respektive Niska & Eriksson (2013) om cyklisters olyckor.

Enligt STRADA sjukvård har totalt 66 153 fotgängare skadats i trafikmiljö under perioden 2009–2013 varav 25 % allvarligt enligt Berntman (2015). Fallolyckorna står för över 90 % av antalet allvarligt skadade fotgängare. Av de fotgängare som skadas i fallolycka är många äldre, se Figur 2-1. Redan i 45-årsåldern observeras en något förhöjd andel och ökningen blir markant vid 55 år och äldre. Andelen skadade bland barn (0–14 år) är lägre än för övriga åldrar. För kollisionsolyckor med motorfordon är var femte allvarligt skadad fotgängare 15–24 år eller 75 år och äldre, se Figur 2-2.

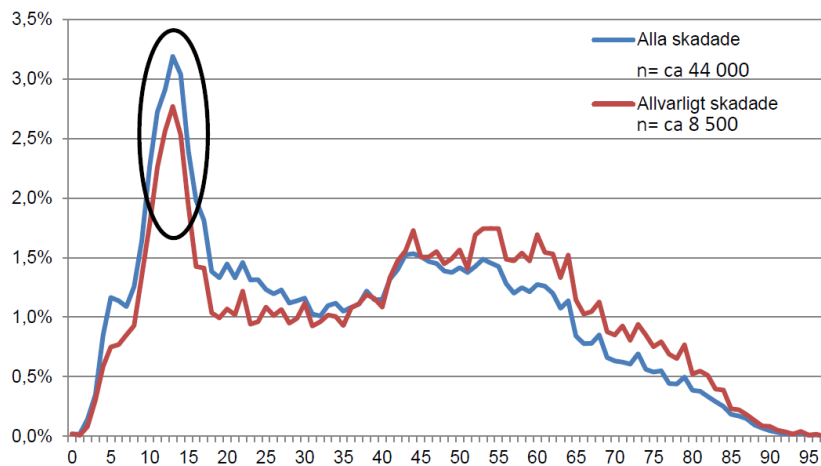
För cyklister är det barn och äldre som har högst skaderisk enligt Niska & Eriksson (2013). Barn och ungdomar i åldern 11–14 år är överrepresenterade i olycksstatistiken (inringat i Figur 2-3 nedan), dock klarar de sig i större utsträckning från allvarliga skador (den blå linjen är med god marginal över den röda linjen). Äldre cyklister (>50 år) är överrepresenterade vad gäller allvarliga skador (den röda linjen är över den blå linjen). Då RVU Sverige inte har exponeringsdata i sådan omfattning att det går att bryta ner på olika åldersgrupper och med tillräcklig säkerhet beräkna risken att råka ut för en cykelolycka, kan man inte direkt dra slutsatsen att barn och äldre har en högre skaderisk. Thulin & Niska (2009) gjorde dock en riskberäkning för olika åldersgrupper baserat på RES 2005–2006. Den visade att åldersgruppen 7–14 år har en dubbel så hög skaderisk, och åldersgruppen 75–84 en tre gånger så hög skaderisk, jämfört med övriga åldersgrupper.



Figur 2-1 Allvarligt skadade och skadade fotgängare i en fallolycka enligt STRADA sjukvård under åren 2009 – 2013 fördelade på åldersintervall (Berntman, 2015).



Figur 2-2 Allvarligt skadade och skadade fotgängare i en kollisionsoolycka med motorfordon enligt STRADA sjukvård under åren 2009 – 2013 fördelade på åldersintervall (Berntman, 2015).

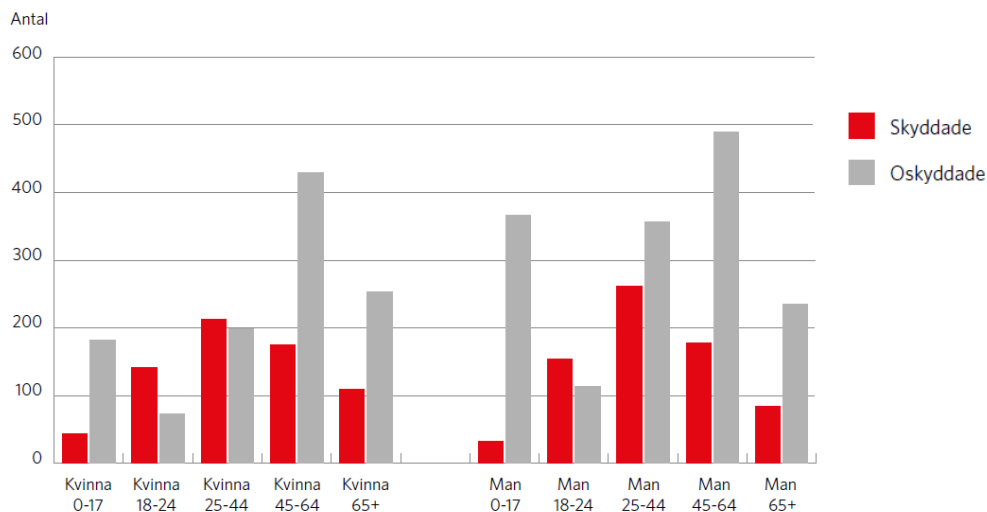


Figur 2-3 Åldersfördelningen av alla respektive allvarligt skadade cyklister, under åren 2007–2012 (Niska & Eriksson, 2013).

Kön

Hittills har främst ålderskillnader vad gäller trafiksäkerhet för gående och cyklister studerats, men även kvinnors och mäns olika trafiksäkerhetssituation har rapporterats i litteraturen i viss omfattning.

Män står för omkring 75 % av antalet dödade i trafiken, men samtidigt har kvinnor och män olika exponering, där män reser längre sträckor, och också olika riskbeteenden. I Trafikverkets senaste analysrapport för trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige presenteras uppgifter om allvarligt skadade skyddade respektive oskyddade trafikanter uppdelade på ålder och kön, se Figur 2-4. I den yngsta och i de äldre åldersgrupperna är det i större utsträckning oskyddade trafikanter som skadas allvarligt. Fördelningen av allvarligt skadade bland de skyddade trafikanterna skiljer inte sig så mycket mellan könen. Däremot är män överrepresenterade när det gäller de oskyddade trafikanterna. Observera att till oskyddade trafikanterna räknas här personer som färdats på cykel, moped, motorcykel eller till fots.



Figur 2-4 Prognostiserat antal allvarligt skadade 2018, uppdelat på skyddade och oskyddade trafikanter samt kön och ålder (Trafikverket Publikation 2019:90).

För fotgängare är det stora skillnader i olycksinblandning kopplat till kön, konstaterar en studie av försäkringsbolaget If (Isaksson-Hellman, 2011). IF:s utredning visar att i 77 % av kollisionsolyckorna där fotgängare varit påkörda var föraren en man, men samtidigt var cirka 60 % av de påkörda fotgängarna kvinnor. I de olyckor som män var involverade i har krockvåldet dessutom varit högre än då föraren var en kvinna, till exempel i 15 av 16 dödsolyckor med fotgängare var bilföraren en man. Studien bygger på en sammanställning av 464 fotgängarolyckor som inträffat 2000–2009 där förarens bil är försäkrad i If (cirka en tredjedel av alla bilar i Sverige är försäkrade i If).

Både Balkmar (2009) och dåvarande Vägverket (Vägverket Publikation 2005:10) gör en liknande analys, där Vägverket uppskattade att cirka 90 % av olyckorna under 2003 orsakades av män. Balkmar (2009) kan likt Isaksson-Hellman konstatera att i den mån kvinnor förolyckas så är det generellt sett en man som kör ihjäl dem. En rapport från europeiska trafiksäkerhetsmyndigheten (2013) som undersöker trafiksäkerhetsläget i Europa, visar att kvinnor har en mer positiv attityd till trafikregler och säkerhet än män, och att dödsantalet skulle

sjunka med cirka 20 procent om män betedde sig som kvinnor i trafiken (ibid). Rapporten visar även att Sverige är ett av de länder i vilket kvinnliga omkomna i vägolyckor har minskat mer än mäns sedan 2001. Rapporten visar samtidigt att män oftare dödas som bilförare och motorcyklister, medan kvinnor oftare dödas som passagerare eller gående (ibid).

Resultaten i nämnda studier kan delvis förklaras utifrån gruppernas olika exponering (kvinnor går mer, män kör mer bil – mätt i reslängder) och olika beteenden i trafiken (män kör fortare och uppvisar mer riskfyllda beteenden). Både internationella och svenska studier pekar även på att unga män oftare är involverade i alkohol- och drogrelaterade olyckor, har lägre bältesanvändning och oftare bryter mot trafikregler (Vägverket Publikation 2005:10; Ferguson & Braitman 2006; Rosenbloom 2004). Det visar dock ändå på en maktförskjutning i gaturummet.

Sammanställningen av cyklisters olyckor av Niska & Eriksson (2013) visar att fler män än kvinnor skadar sig i alla typer av cykelolyckor med undantag för kollisioner mellan cyklister, där det är mer lika mellan könen, se Tabell 2-1. Sett över alla olyckor är personskadefördelningen 55 % män och 45 % kvinnor. Niska & Eriksson hänvisar till uppgifter från RVU Sverige 2011–2012 att antal personkilometer med cykel är fördelat med 58 % på män och 42 % på kvinnor. Det innebär att risken för olycka sett till personkilometer är av ungefär samma storleksordning oavsett kön. I RVU Sverige är det ungefär lika många (unika) män som kvinnor som uppgett resor med cykel, dock cyklar männen längre sträckor.

Tabell 2-1 Andelen allvarligt skadade manliga respektive kvinnliga cyklister i olika typer av olyckor, 2007-2012 (Niska & Eriksson, 2013).

	Man	Kvinna	Allvarligt skadad (N)
Cykel singel	55 %	45 %	6 550
Cykel – Motorfordon	54 %	46 %	987
Cykel – Cykel	49 %	51 %	620
Cykel – Moped	55 %	45 %	61
Cykel – Gående	55 %	45 %	66
Cykel – Övrigt	63 %	37 %	127
Totalt	55 %	45 %	8 411

Som påtalats ovan skadas de flesta gående och cyklister i singelolyckor. Singelolyckorna står för över 90 % av antalet allvarligt skadade fotgängare, och ungefär 70 % är kvinnor. Åldersfördelningen bland de allvarligt skadade kvinnorna i fallolyckor visar att en majoritet är 55 år och äldre, med störst andel bland 55–64 åringar, det vill säga bland äldre yrkesverksamma personer. Bland allvarligt skadade män är majoriteten 0–34 år (Berntman, 2015). För de allvarligt skadade cyklisterna står singelolyckor för knappt 80 % (Niska & Eriksson, 2013).

SKR har uppmärksammat kvinnors överrepresentation i singelolyckor bland fotgängare och resonerat i liknande banor vilket utmynnat i inspirationsfilmer och dylikt inom ramen för SKR:s arbete med jämställdhet och jämställdhetsintegration. För knappt 10 år sedan var Karlskoga först ut med att införa så kallad jämställd snöröjning (Karlskoga kommun, 2019). I Karlskoga kommun innebär det att gång- och cykelvägar, förskolor och busshållplatser prioriteras framför

bilvägar vid snöröjning. Motiveringen var i Karlskoga att en decimeter snö påverkar de som tar sig fram till fots eller på cykel mer än vad den som kör bil gör. Det visar sig i olycksstatistiken, då det är tre gånger fler gångtrafikanter än bilister som skadar sig i trafiken på grund av halka (SKR, 2014).

Etnicitet

Det finns en ojämn fördelning av trafiksäkerheten kopplat till etnicitet. Studier visar på större olycksinblandning bland vissa grupper av utlandsfödda jämfört med personer födda i Sverige liksom att attityder och beteenden i förhållande till trafiksäkerhet skiljer sig åt. Informationen används bland annat som underlag för att utforma körkortsutbildningar och andra informations- och utbildningsinsatser riktade mot specifika målgrupper. De flesta studier som gjorts om sambanden mellan trafiksäkerhet och etnicitet behandlar dock trafiksäkerhet i bil snarare än för oskyddade trafikanter som är i fokus i den här rapporten.

Skillnader i olycksinblandning mellan utlandsfödda jämfört med personer födda i Sverige har undersökts i en studie av VTI av Forward m.fl. (2009). De poängterar att det är svårt att få en entydig bild av sambandet mellan etnicitet och trafiksäkerhet då etnicitet är en vid definition och att man inte kan se utlandsfödda som en homogen grupp. Om populationen delas in efter grupper av födelseländer finns det både grupper som har högre olycksrisk än svenskfödda och grupper som har lägre olycksrisk. En stor del av skillnaderna kan förklaras utifrån skillnader i exponering, utbildning, ålders- och könsfördelning. Forward m.fl. (2009) konstaterar också att utlandsföddas attityder till trafiksäkerhet och beteenden i trafiken är präglade av de trafiknormer som förekommit i det land där man vuxit upp. Kulturella värderingar, språkets betydelse och socioekonomiska faktorer är dimensioner som också är av intresse vad gäller tänkbara åtgärder för att öka trafiksäkerheten för utlandsfödda i Sverige.

En norsk studie som undersökt olycksrisker bland invandrare som kör bil visar att dessa löper en avsevärt större olycksrisk än norska bilister. Genom fokusgrupper och enkät fann man att attityder till trafiksäkerhetsregler och körbeteende skilde sig åt mellan grupperna. Förklarande faktorer som antalet år i det nya landet och språkkunskap hos invandrare samt en oro för familjen i hemlandet kan till viss del förklara dessa skillnader enligt Assum & Nordbakke (2013).

Flera studier visar att användningen av bilbälte och säkerhetsutrustning för barn (till exempel bilbarnstol) är lägre bland utlandsfödda och beror i de flesta fall på grund av bristande eller felaktig kunskap eller för höga kostnader (Forward m.fl., 2000; Gustafsson m.fl., 2003; Assum & Nordbakke, 2013; Yahya, 2001). I en intervjustudie i Värmland och Skaraborgs län av Forward m.fl. (2000) var invandrarna mindre benägna att överträda hastighetsbestämmelserna jämfört med svenskarna var och hade en mera negativ attityd till detta. Studien visar också att ju längre personerna varit i Sverige, desto vanligare var det att de överträder hastighetsgränserna. Det fanns också en könsskillnad där kvinnor var mer negativa till fortkörning. Fartsyndare hittades oftast bland lågutbildade och yngre män.

Få studier har hittats som belyser sambandet mellan etnicitet och oskyddade trafikanters säkerhet. Ett undantag är den attitydundersökning bland invandrare och svenskar i Värmland och Skaraborgs län som gjorts av Forward m.fl. (2000). Studien är också intressant genom att den kompletterar andra svenska studier

som ofta görs i storstädernas förorter och speglar på så vis en annan del av Sverige. I allmänhet var de intervjuade invandrarna ganska nöjda med de oskyddade trafikanternas situation och få ansåg att det var farligt för fotgängare, cyklister och barn. De var varken var mera överbeskyddade eller mera nonchalanta än andra när det gäller att låta barn gå ut ensamma.

Forward m.fl. (2000) refererar också till en studie av von Hirsch (1996) som på uppdrag åt dåvarande Vägverket undersökt ”flyktingar i den svenska trafikmiljön” genom intervjuer med personer som arbetar i invandratäta områden (lärare och annan skolpersonal, polis, ambulanspersonal och så vidare). I studien framhåller informanterna att utlandsfödda i större utsträckning utsätter sig för risker som oskyddade trafikanter. Studie är dock relativt gammal och har inte heller kunnat hittas för att studeras närmare inom det här projektet.

Generellt finns en skillnad i mobilitet mellan personer födda i Sverige och utlandsfödda, och denna skillnad accentueras ytterligare beroende på ålder, kön och socioekonomi. Det innebär alltså att exponeringen i trafiken skiljer sig åt mellan personer födda i Sverige och utlandsfödda, vilket påverkar gruppernas trafiksäkerhetssituation. Utlandsfödda gör färre och kortare resor vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav (Wennberg, m.fl., 2018). Körkortsinnehavet är lägre för personer födda utanför Sverige, och bland dessa har utlandsfödda kvinnor ett lägre körkortsinnehav och då särskilt kvinnor med låg utbildningsnivå (Bastian & Börjesson, 2014). Dessutom ligger svensk körkortslagstiftning bakom att färre utlandsfödda har körkort, de måste nämligen ta körprovet på nytt och detta tycker många kostar för mycket. De som skaffar svenskt körkort är främst män och de skaffar körkort av anledningen att det är lättare att få jobb om man har körkort (Lewin m.fl., 2006).

En studie genomförd i Stockholmsregionen pekar också ut cykeln som en klass- och könsmarkör, något som ”män från medelklassen” ägnar sig åt i större utsträckning än ”kvinnor från förorten” (Lagerqvist & Forsberg, 2017). Det finns också en studie från 2006 bland deltagare på SFI som visar att 35 % av kvinnorna och 5 % av männen inte kan cykla. Osäkerhet kring trafikregler och var man får lov att cykla gjorde dock att många helt enkelt inte vågade (Lewin m.fl., 2006). Wennberg m.fl. (2018) som gjort intervjustudier på Rosengård i Malmö lyfter också fram en syn på cykeln som lekredskap, och inte ett transportmedel. I studie i Värmland och Skaraborgs län som gjorts av Forward m.fl. (2000) var cyklandet mera utbrett än vad andra studier visat, vilket kan bero på att respondenterna var bosatta på mindre orter. Många andra studier har som sagt gjorts i storstädernas förorter. Skälet till att man inte cyklar, enligt Forward, var för män och yngre att de inte har någon cykel och för kvinnor och äldre att de inte kan eller vågar.

Socioekonomi

En del av litteraturen handlar om trafiksäkerhetssituationen för grupper med olika socioekonomisk status. Sociala skillnader i samhället beskrivs genom olika socioekonomiska indikatorer utifrån exempelvis inkomst, utbildning och sysselsättning, och ibland genom index baserat på flera sådana indikatorer. Många av studierna är från USA eller delar av Asien, vilket gör slutsatserna svåra att applicera i en svensk kontext eftersom dessa länder har olika förutsättningar vad gäller mobilitet och infrastruktur. Få behandlar dessutom oskyddade trafikanter som är fokus för det här projektet.

Några svenska studier har undersökt socioekonomiska skillnader vad gäller trafiksäkerhetssituation. Hasselberg m.fl. (2003; 2005) konstaterar tydliga socioekonomiska skillnader i risken att skadas i olycka och att skillnaderna ökar med skadornas allvarlighetsgrad, och att detta samband är särskilt starkt för män. Även Laflamme & Engström (2002) och Laflamme (2005) betonar sambandet mellan socioekonomiska förutsättningar och skadornas allvarlighetsgrad. Detta samband återfinns även utanför Sverige, bland annat visar en italiensk studie samband mellan trafikolyckor och svag socioekonomi (Camilloni m.fl., 2013).

Det finns även en omfattande litteratur som rör trafiksäkerhetssituationen för barn vars föräldrar har svaga socioekonomiska förutsättningar. Bland annat Thorell (2015) visar att olycksfrekvensen för barn i åldern 0–14 år är högre bland grupper med lägre socioekonomiska förutsättningar. Detta förklaras med att det finns begränsade lekområden i dessa områden vilket gör att barnen söker sig till mer trafikerade områden. På ett liknande sätt visar en studie från England att barn vars föräldrar klassas som långtidsarbetslösa hade en 20,6 gånger högre risk att omkomma som gångtrafikanter. Även denna studie pekar på bristen av säkra utomhusplatser för barn att leka på och farliga vägar till skolorna i ”låginkomstområden” (Cottrill m.fl., 2010 refererar till Edwards m.fl., 2006). Även flera svenska studier visar hur barn vars föräldrar har lägre socioekonomiska förutsättningar är utsatta för högre risk att skadas som cyklist, fotgängare, bilförare, passagerare och motorcyklist (Hasselberg & Laflamme 2007; Laflamme, 2005; Hasselberg 2005; Laflamme & Engström 2002). Risken att skadas är större för äldre barn (Laflamme, 2005). Hasselberg & Laflamme (2003) menar att 25 % av alla trafikolyckor kunde undvikas om alla unga hade samma skaderisk som de med högst socioekonomiska förutsättningar, och 29 % om alla unga hade samma skaderisk som de med högutbildade föräldrar.

Användningen av olika färdmedel styrs av tillgången till färdmedlen. Exponeringen skiljer sig således mellan olika grupper. Cykelanvändningen beror på socioekonomiska förutsättningar, men här pekar studier ut motstridiga samband mellan cykelanvändning och socioekonomi. Oosterhius (2016) menar att i Europa har cykeln traditionellt sett uppfattats som ett lågstatusfordon bland grupper med låga socioekonomiska förutsättningar. Detta har skapat en sociokulturell barriär till cykling för dessa grupper vilket bidrar till lägre cykelanvändning. Många studier visar att en högre utbildning går att koppla till högre cykelanvändning, dock är inte resultaten entydiga (Eriksson, 2009; Winters m.fl. 2007). Flera studier visar också att hög inkomst och utbildningsnivå innebär högre körkorts- och bilinnehav samt längre daglig körsträcka med bil (Vagland & Pyddoke, 2006; Paulley m.fl., 2006; Rydhagen 2013).

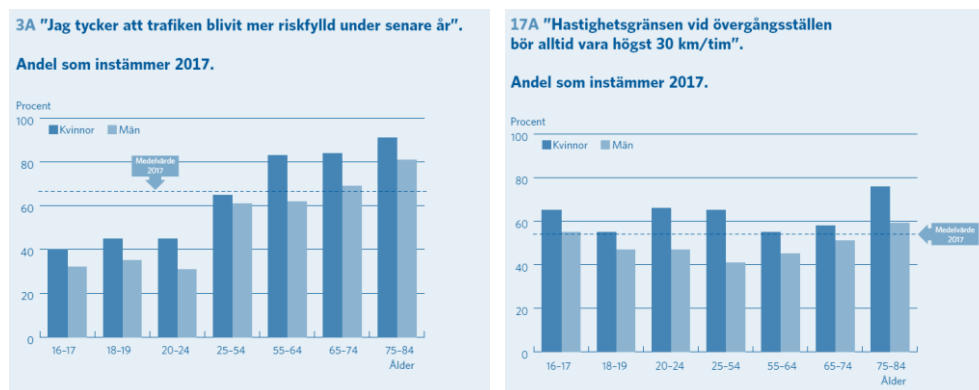
Livskvaliteten efter en trafikskada minskar generellt och studier visar att livskvalitetsförlusten beror på flera olika faktorer. Vissa grupper påverkas mer av en trafikolycka, till exempel äldre, kvinnor, grupper med lägre socioekonomisk status och personer diagnostiserade med posttraumatiskt stressyndrom (Rissanen m.fl., 2017). Även lindriga skador ger en ökad risk för att inte återfå tidigare livskvalitet och därmed full hälsa. Därför behövs ett ständigt fokus mot att minska det stora antalet lindriga skador och dess konsekvenser (Rissanen m.fl., 2017; Hasselberg m.fl., 2019).

2.2 Kvinnors och mäns värdering av trafiksäkerhet

Forskning visar att kvinnor och män värderar flera aspekter rörande trafik- och stadsplaneringen olika. Kvinnor uppvisar andra attityder och beteenden vad gäller resor och transporter, till exempel reser de mer hållbart och betar sig mer hänsynsfullt i trafiken (Kronsell m.fl., 2016). I detta avsnitt presenteras en översikt för kvinnors och mäns värdering kopplat till trafiksäkerhet. Det utgör underlag för en analys av trafiksäkerhetssituationen med genusglasögon.

Kvinnor mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder

Kvinnor är generellt mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder och till åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister. Enligt Trafikverkets Trafiksäkerhetsundersökning 2017 är det större andel kvinnor än män som tycker att det är rimligt att sänka hastighetsgränsen för att öka trafiksäkerheten – bland kvinnorna är det 71 % som är positiva och bland männen 54 %. Betyddigt större andel män än kvinnor anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. Ytterligare exempel från undersökningen visas i Figur 2-5.



Figur 2-5 Resultat från Trafikverkets Trafiksäkerhetsundersökning 2017 för kvinnor respektive män. Källa: Trafikverket Publikation 2018:140.

Liknande resultat konstateras också i flera olika studier. Till exempel visar Lundholm m.fl. (2001) och Bernhoft & Carstensen (2008) att kvinnor och äldre i större utsträckning är positiva till trafiksäkerhetsåtgärder såsom exempelvis lägre hastighetsgränser i tätort.

Olika uppfattning av risker

Kvinnor bedömer även trafiksäkerhetsrisken som högre i många olika situationer som såväl fotgängare som cyklist jämfört med män (Bernhoft & Carstensen, 2008). En jämförelse av kvinnors och mäns bedömning av risk i olika situationer som fotgängare respektive cyklist presenteras i Tabell 2-2 och Tabell 2-3 nedan. Både kvinnor och män upplever visserligen en högre risk förknippad med att cykla på 50-gata jämfört med 30-gata, men kvinnor värderar genomgående risken högre än vad män gör för många av situationerna (Lundholm m.fl., 2001).

Tabell 2-2 Mäns och kvinnors bedömning av risk i olika situationer som fotgängare. Källa: Lundholm m.fl. (2001).

Vilka risker upplever du att följande situationer innebär för dig som gångtrafikanter?	Man	Kvinna	Totalt
Att korsa en gata där det inte finns övergångsställe. ***	3,08	3,44	3,26
Att korsa en gata på övergångsställe med ljud- och ljussignaler. ***	1,77	1,98	1,91
Att korsa en gata på övergångsställe utan ljud- och ljussignaler. ***	2,74	3,06	2,90
Att korsa en gata på upphöjt övergångsställe. *	2,26	2,42	2,38
Att gå i halt väglag. ***	3,75	4,07	3,88
Att gå på kombinerad cykel/gångbana. ***	2,88	3,19	3,00
Att gå på trottoar eller gångbana som endast är avsedd för fotgängare. **	1,54	1,68	1,62
Att gå på en gata där hastighetsgränsen 30 km/h gäller. ***	2,19	2,37	2,29
Att gå på en gata där hastighetsgränsen 50 km/h gäller. *	2,96	3,11	3,00
Att gå på en gata där hastighetsgränsen 70 km/h gäller. **	3,81	3,99	3,87

Skala: 1 = inga risker; 5 = mycket stora risker

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

Tabell 2-3 Mäns och kvinnors bedömning av risk i olika situationer som cyklist. Källa: Lundholm m.fl. (2001).

Vilka risker upplever du att följande situationer innebär för dig som cykeltrafikanter?	Män	Kvinnor	Totalt
Att cykla på gata med biltrafik. ***	3,55	3,97	3,74
Att cykla på cykelbana. **	2,08	2,25	2,19
Att korsa en gata där det inte finns övergångsställe ***	3,09	3,45	3,24
Att korsa en gata på övergångsställe med ljud- och ljussignaler. **	1,79	1,97	1,92
Att korsa en gata på övergångsställe utan ljud- och ljussignaler. ***	2,78	3,03	2,89
Att korsa en gata på upphöjt övergångsställe. **	2,34	2,54	2,44
Att cykla i halt väglag. ***	4,20	4,52	4,34
Att cykla på gator där bussar kör. ***	3,61	4,00	3,86
Att cykla på cykelbana med farthinder tex. grindar. *	2,94	3,11	3,09
Att cykla på en gata där hastighetsgränsen 30 km/h gäller. ***	2,23	2,51	2,38
Att cykla på en gata där hastighetsgränsen 50 km/h gäller. ***	2,95	3,26	3,08
Att cykla på en gata där hastighetsgränsen 70 km/h gäller. ***	3,73	4,08	3,91

Skala: 1 = inga risker; 5 = mycket stora risker

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

Trygghet viktigare för kvinnor

Trygghet värderas som viktigare av kvinnor än av män, vilket hänger samman med gruppernas olika sårbarhet, rädsla för att utsättas för brott (särskilt sexualbrott) och riskbedömning för sig själv och för andra. I flera undersökningar, till exempel nationella trygghetsundersökningen som görs av BRÅ och Folkhälsomyndighetens nationella folkhälsoenkät rapporterar kvinnor en större otrygghet jämfört med vad män gör. En undersökning genomförd i Lunds kommun få tjäna som exempel på att kvinnor även värderar trygghet i trafiken högre än vad män gör. I en undersökning av hur kommuninvånarna upplever säkerheten som cyklist konstateras att kvinnor upplever en större osäkerhet (Tabell 2-4).

Tabell 2-4 Upplevd säkerhet som cyklist i Lunds kommun uppdelat på åldersgrupper och kön (i procent). Källa: Lunda-MaTs enkätundersökning 2016 (N=1675 resp. 1675).

Säkerhet	18-29	30-39	40-49	50-59	60-70	Män	Kvinnor
Mycket god	15,3	10,8	8,2	5,1	4,8	10,4	7,2
God	47,1	50,7	45,1	45,9	37,9	46,4	42,8
Mindre god	25,1	22,0	29,0	31,1	30,7	25,4	30,1
Dålig	8,4	10,2	11,5	10,5	15,6	11,6	11,6
Vet/använder ej	4,1	6,3	6,2	7,4	11,0	6,2	8,3
Signifikant skillnad	Ja			Ja			
p-värde	< 0,00001			0,01446			

Konsekvenser av otrygghet

Oro och rädsla påverkar hur man reser och förflyttas sig i staden. Det finns många studier som visar att kvinnor i större utsträckning än män anpassar sina färdvägar utifrån rädsla att utsättas för våld (Andersson, 2001; SCB, 2014). Kvinnors rädsla för hot och våld i trafikrummet gör att de undviker platser, väljer säkra vägar, rör sig snabbt och så vidare, för att minimera känslor av rädsla och otrygghet. På så vis begränsar rädslan många kvinnors mobilitet och gör flera offentliga rum otillgängliga (Andersson, 2001).

Även otrygghet i trafiken kan leda till begränsad mobilitet. I en svensk enkätstudie bland personer i åldern 16-84 år (som bor i Båstad, Luleå, Västerås, Älmhult och Östersund) angav kvinnor i betydligt högre utsträckning än män olika anledningar till att avstå från att gå, däribland dålig trafiksäkerhet och när övrig trafik kör för fort (Wennberg & Sundberg, 2016).

Det är viktigt att i sammanhanget poängtera att trygghet är en av flera aspekter av kvinnors och mäns värderingar kopplat till att gå och cykla – och att enbart fokusera på tryggheten genom att exempelvis förbättra belysningen på en sträcka inte räcker för att kvinnor (och män) ska välja att cykla. Alfonzo (2005) gör genom *Hierarchy of Walking Needs* en analogi med Maslows behovstrappa och menar att det finns grundläggande behov för att få människor att gå: det ska vara möjligt att gå (till exempel finnas en gånginfrastruktur), en grundläggande tillgänglighet och det ska vara säkert. Trygghet är viktigt men kommer högre upp i hierarkin, det vill säga andra aspekter måste först vara uppfyllda för att man ska välja att gå. Motsvarande resonemang kan föras för valet att cykla.

2.3 Kvinnors och mäns trafiksäkerhetssituation

Kollisionsolyckor

I detta avsnitt har data från IF Skadeförsäkring AB använts. Datamaterialet består av information från olyckor mellan fotgängare och personbil, där ägaren av bilen haft sin trafikförsäkring i If (If classic/IMF/Volvvia) vid olyckstillfället. Datamaterialet från IF består av olyckor som inträffat i Sverige under åren 2013–2017. Totalt ingår 467 kollisionsolyckor med fotgängare-personbil och 1071 med cyklist-personbil. Uppgifter om antal körda km som bilförare (bil-km) och andel gång-km är hämtade från RVU Sverige 2011–2016 (se Tabell 1-1).

Fotgängare i kollision med personbil

Tabell 2-5 ger en översikt för de 467 kollisionsolyckorna mellan fotgängare och personbil. Den visar att för fotgängare i kollision med personbil är det vanligaste olycksscenarioet att det är en man som kör bilen (den som kör på) och att fotgängaren (den som blir påkörd) är en kvinna. I 72 % av kollisionsolyckorna mellan fotgängare och personbil var bilföraren en man, och av de påkörda fotgängarna var 63 % kvinnor.

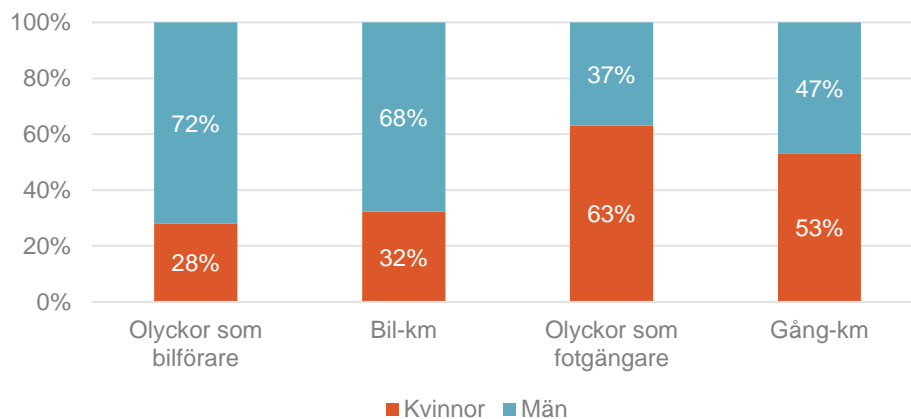
Samtidigt står männen för en högre andel av antalet körda kilometer som bilförare i Sverige (68 %) och kvinnor står för en högre andel av antalet kilometer till fots (63 %). Det gör att man också kan förvänta sig en högre andel manliga bilförare och kvinnliga fotgängare i kollisionsolyckorna. Även med hänsyn till exponeringen som bilförare och fotgängare (andel bil-km respektive gång-km) är risken något högre för männen när det kommer till att som bilförare köra på en fotgängare och högre för kvinnorna när det kommer till att som fotgängare bli påkörd av en bil, se Figur 2-6.

Sannolikheten att fotgängaren blir svårt skadad är också något större om det är en man som kör bilen. Av påkörda fotgängare uppvisar 18 % en svår skada eller dödsfall då bilföraren var en man enligt IF:s data, att jämföra med 12 % då bilföraren var en kvinna, se Figur 2-7.

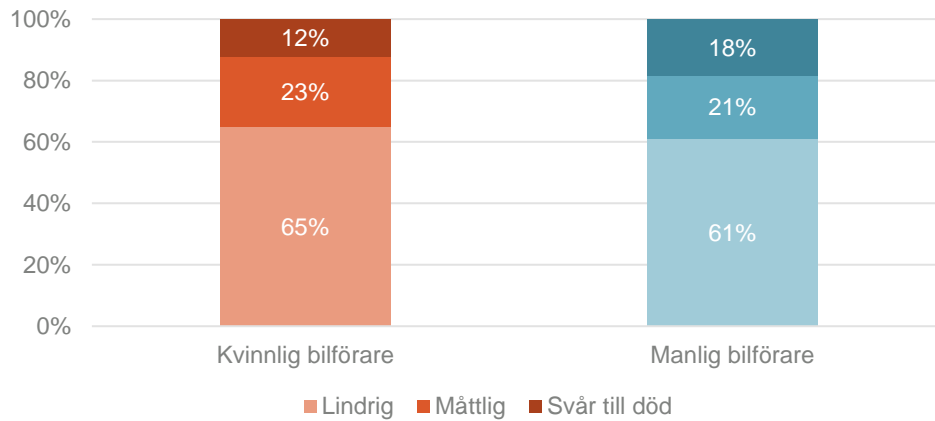
Risken, i termer av antal kollisionsolyckor i relation till reslängd, skiljer sig åt för kvinnor och män i olika åldrar. Både för manliga och kvinnliga bilförare är olycksrisken (risken att köra på en fotgängare) högst i gruppen 65–84 år, men bland de manliga bilförarna uppvisar även åldersgruppen 15–24 år en relativt hög risk att köra på fotgängare, se Figur 2-8. När det gäller risk för en fotgängare att bli påkörd av personbil sticker den yngsta åldersgruppen (7–14 år) ut, men för denna åldersgrupp finns ingen skillnad mellan könen, se Figur 2-9.

Tabell 2-5 Översikt för de 467 kollisionsolyckorna mellan fotgängare och motorfordon som rapporterades till IF under perioden 2013–2017. Antal körda km som bilförare (bil-km) och andel gång-km är hämtade från RVU Sverige 2011–2016.

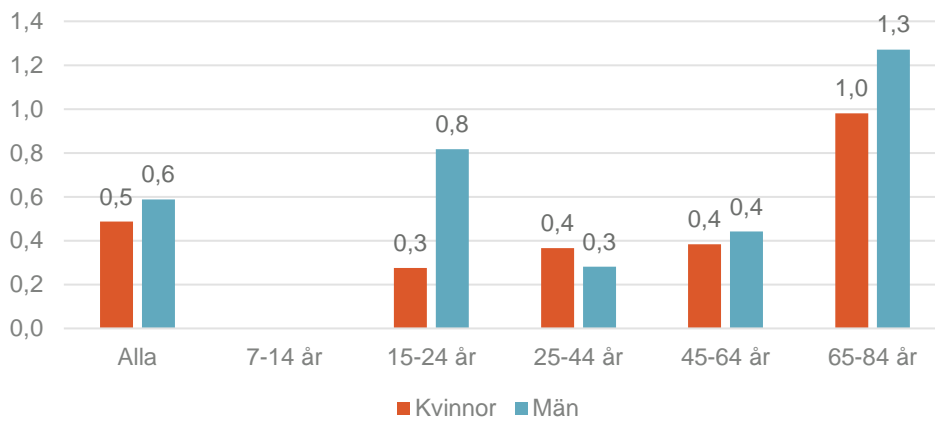
		Olyckor som bilförare		Olyckor som fotgängare		Bil-km	Gång-km
		N	%	N	%	%	%
Alla	Kvinnor	125	28%	288	63%	32%	53%
	Män	320	72%	168	37%	68%	47%
7–14 år	Kvinnor	-	-	28	50%	-	50%
	Män	-	-	28	50%	-	50%
15–24 år	Kvinnor	5	17%	47	65%	37%	54%
	Män	25	83%	25	35%	63%	46%
25–44 år	Kvinnor	39	41%	55	61%	35%	54%
	Män	56	59%	35	39%	65%	46%
45–64 år	Kvinnor	39	28%	73	68%	31%	55%
	Män	100	72%	35	32%	69%	45%
65–84 år	Kvinnor	30	21%	61	62%	26%	48%
	Män	112	79%	38	38%	74%	52%
85-år	Kvinnor	2	10%	17	77%	-	-
	Män	18	90%	5	23%	-	-



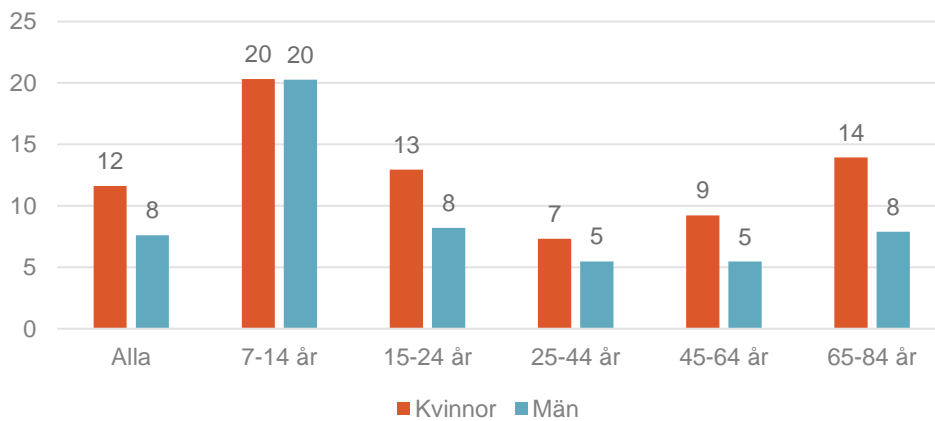
Figur 2-6 Andel kollisionsolyckor mellan bil och fotgängare och resta km med aktuellt färdmedel för kvinnor respektive män. Källa: IF (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).



Figur 2-7 Skadegrad hos fotgängare då bilföraren var kvinna respektive man. Källa: IF (2013–2017).



Figur 2-8 Risk för bilförare att köra på fotgängare (antal kollisionsolyckor mellan fotgängare och personbil per 1 000 000 km bil på årsbasis) för kvinnor respektive män uppdelat på olika åldersgrupper. Källa: IF (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).



Figur 2-9 Risk för fotgängare att bli påkörd av bil (antal kollisionsolyckor mellan fotgängare och personbil per 1 000 000 km till gång på årsbasis) för kvinnor respektive män uppdelat på olika åldersgrupper. Källa: IF (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).

Cyklist i kollision med personbil

Tabell 2-6 ger en översikt för de 1071 kollisionsolyckorna mellan cyklist och personbil. Den visar att för en cyklist i kollision med personbil är det vanligaste olycksscenarioet att det är en man som kör bilen. I 62 % av kollisionsolyckorna mellan cyklist och personbil var bilföraren en man. Däremot var könsfördelningen jämnare vad gäller den påkörda cyklisten – där var 53 % män.

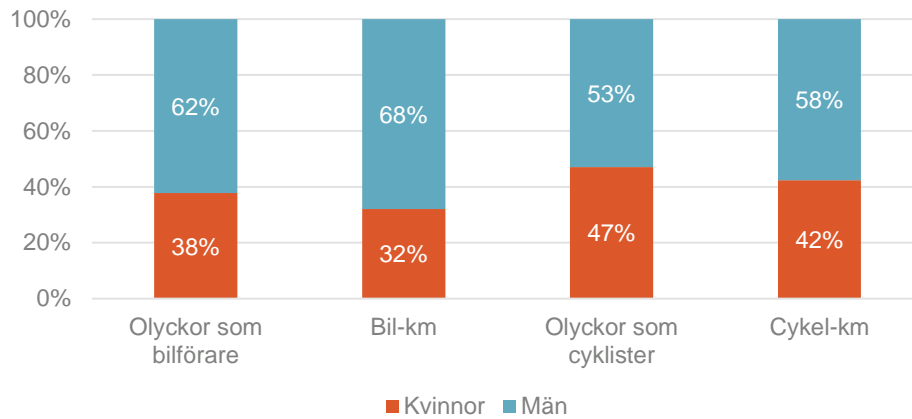
Män står för både en högre andel bil-km och cykel-km jämfört med kvinnor. Tar man hänsyn till exponeringen är olycksrisken större för kvinnor både som bilförare (risken att köra på en cyklist) och som cyklist (risken att bli påkörd av en bil), se Figur 2-10. Det är dock mindre könsrelaterade skillnader i risk för cyklisterna jämfört med fotgängare i föregående avsnitt.

Sannolikheten att cyklisten blir svårt skadad är lite större om det är man som kör bilen, men det är en liten skillnad och betydligt mindre skillnad än för kollisionsolyckorna med fotgängare. Av påkörda fotgängare uppvisar 5 % en svår skada eller dödsfall då bilföraren var en man enligt IF:s data, att jämföra med 3 % då bilföraren var en kvinna, se Figur 2-11.

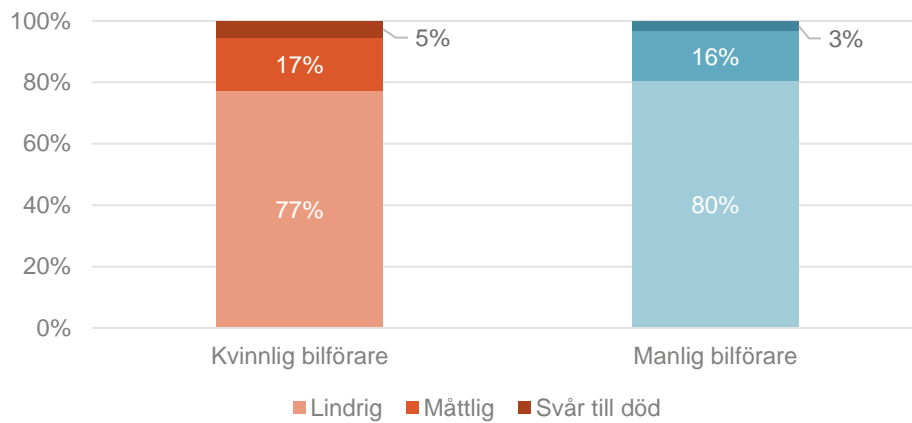
Risk, i termer av antal kollisionsolyckor som bilförare respektive cyklist i relation till reslängd, för kvinnor och män i olika åldrar visas i Figur 2-12 och Figur 2-13. Unga kvinnor (15–24 år) utmärker sig med dubbelt så hög risk att bli påkörda av bil jämfört med jämnåriga män. I åldern 7–14 år finns också könskillnader där pojkarna har större risk att bli påkörd än flickorna.

Tabell 2-6 Översikt för de 1071 kollisionsolyckorna mellan cyklist och motorfordon som rapporterades till IF under perioden 2013–2017. Antal körda km som bilförare (bil-km) och antal cykel-km är hämtade från RVU Sverige 2011–2016.

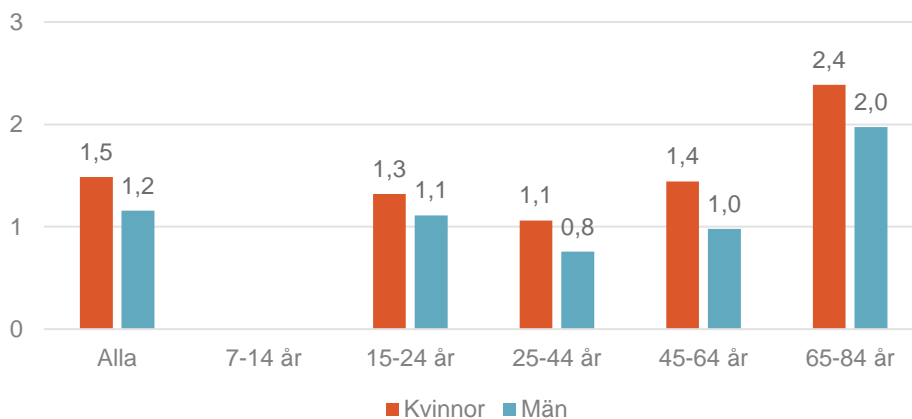
		Olyckor som bilförare		Olyckor som cyklist		Bil-km	Cykel-km
		N	%	N	%	%	%
Alla	Kvinnor	382	38%	503	47%	32%	42%
	Män	630	62%	565	53%	68%	58%
7–14 år	Kvinnor	0	0%	13	22%	0%	41%
	Män	2	100%	45	78%	0%	59%
15–24 år	Kvinnor	24	41%	88	55%	37%	38%
	Män	34	59%	71	45%	63%	62%
25–44 år	Kvinnor	113	43%	171	45%	35%	46%
	Män	151	57%	205	55%	65%	54%
45–64 år	Kvinnor	147	40%	167	49%	31%	43%
	Män	222	60%	176	51%	69%	57%
65–84 år	Kvinnor	73	30%	48	46%	26%	38%
	Män	174	70%	56	54%	74%	62%
85-år	Kvinnor	9	31%	3	60%	-	-
	Män	20	69%	2	40%	-	-



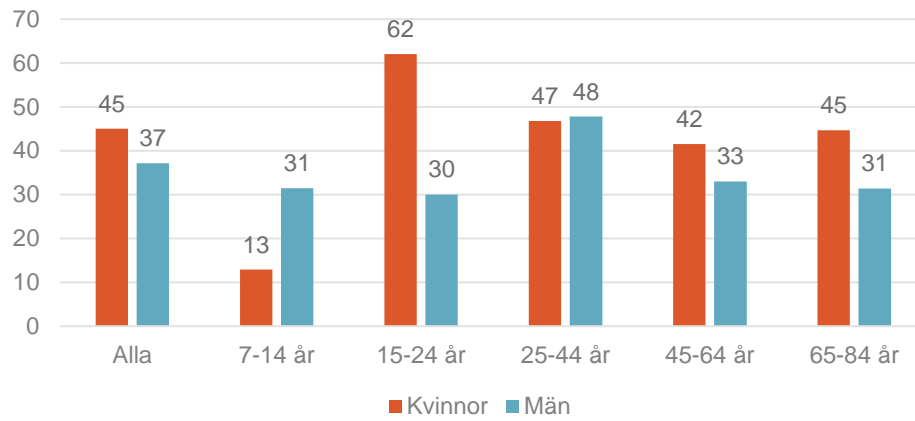
Figur 2-10 Andel olyckor och resta km med aktuellt färdmedel för kvinnor respektive män. Källa: IF (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).



Figur 2-11 Skadegrad på cyklist då bilföraren var man respektive kvinna. Källa: IF (2013–2017).



Figur 2-12 Risk för bilförare att köra på cyklist (antal kollisionsolyckor mellan cyklist och personbil per 1 000 000 km cykel på årsbasis) för kvinnor respektive män uppdelat på olika åldersgrupper. Källa: IF (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).



Figur 2-13 Risk för cyklist att bli påkörd av bil (antal kollisionsolyckor mellan cyklist och personbil per 1 000 000 km cykel på årsbasis) för kvinnor respektive män uppdelat på olika åldersgrupper. Källa: IF (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).

Singelolyckor

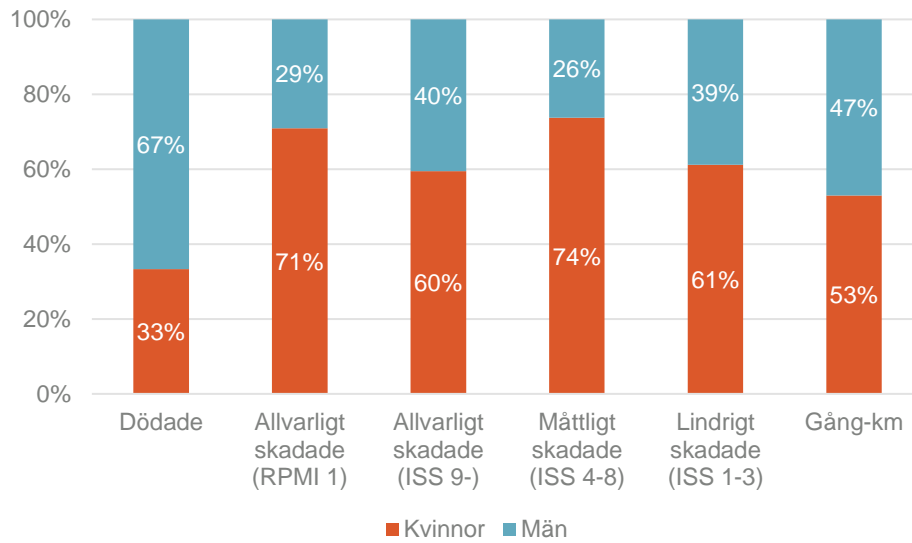
I detta avsnitt har data om antal skadade fotgängare och cyklister i singelolyckor i Sverige under perioden 2013–2017 hämtats från STRADA. Statistiken avser sjukhus- och/eller polisrapporterade skador. Uppgifter om antal gång-km och cykel-km i Sverige under perioden 2011–2016 har hämtats från RVU Sverige (se Tabell 1-1) och har använts som exponeringsmått för att beräkna risk.

Fotgängare i singelolyckor

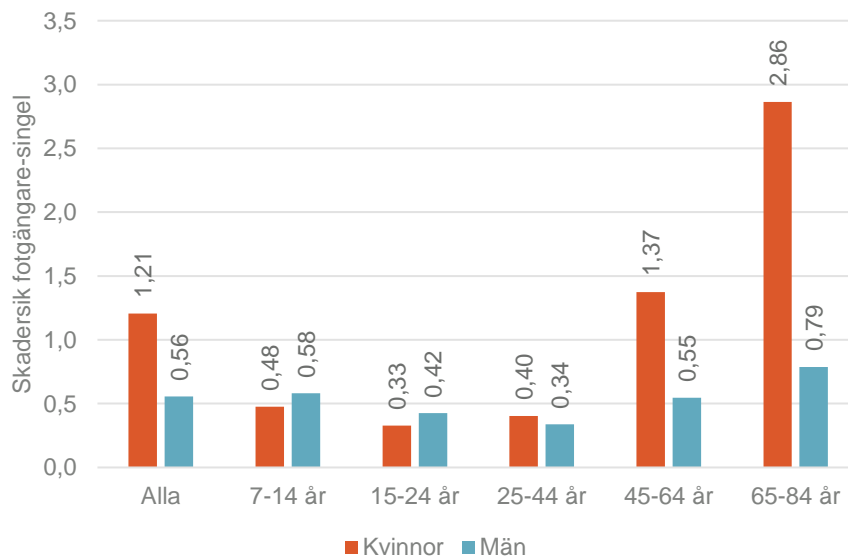
Risken att kvinnor skadas allvarligt i singelolyckor som fotgängare är dubbelt så stor som risken att män gör detsamma. Kvinnor står för 53 % av den totala sträckan som fotgängare färdas i Sverige (antal gång-km), men samtidigt står kvinnor för 67 % av de skadade fotgängarna i singelolyckor. Män står för 47 % av antal gång-km, men endast för 33 % av de skadade fotgängarna i singelolyckor, se Figur 2-14. Män är däremot överrepresenterade i dödsfallen genom att de står för 67 % antalet dödade fotgängare i singelolyckor. Figur 2-15 visar att det är de allra äldsta kvinnorna (65–84 år) som har en mycket högre risk att allvarligt skadas i singelolycka som fotgängare i relation till reslängd och att denna ökning i risk börjar redan i åldern 45–64 år.

Tabell 2-7 Skadade fotgängare i singelolyckor och exponering (gång-km) för kvinnor respektive män i olika åldersgrupper. Källa: STRADA (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).

		Dödade, ej officiell statistik		Allvarligt skadade (RPMI 1)		Allvarligt skadade (ISS 9-)		Måttligt skadade (ISS 4–8)		Lindrigt skadade (ISS 1–3)		Gång-km
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	%
Alla	Kvinnor	26	33%	10927	71%	1395	60%	22114	74%	18886	61%	53%
	Män	52	67%	4476	29%	949	40%	7885	26%	11986	39%	47%
- 6 år	Kvinnor	1	100%	41	55%	0	0%	83	56%	171	46%	-
	Män	0	0%	34	45%	0	0%	65	44%	203	54%	-
7–14 år	Kvinnor	0	0%	239	45%	5	42%	474	45%	763	42%	50%
	Män	0	0%	293	55%	7	58%	591	55%	1033	58%	50%
15–24 år	Kvinnor	0	0%	435	48%	8	32%	627	43%	1858	54%	54%
	Män	0	0%	472	52%	17	68%	848	57%	1575	46%	46%
25–44 år	Kvinnor	0	0%	1107	58%	22	33%	1906	58%	3322	60%	54%
	Män	2	100%	790	42%	45	67%	1396	42%	2171	40%	46%
45–64 år	Kvinnor	1	13%	3962	76%	219	53%	8458	78%	6413	67%	55%
	Män	7	88%	1280	24%	194	47%	2369	22%	3098	33%	45%
65–84 år	Kvinnor	12	34%	4577	77%	882	62%	9615	81%	5495	62%	48%
	Män	23	66%	1383	23%	541	38%	2301	19%	3303	38%	52%
85-år	Kvinnor	12	38%	568	72%	259	64%	951	75%	864	59%	-
	Män	20	63%	225	28%	145	36%	315	25%	603	41%	-



Figur 2-14 Andel skadade fotgängare i singelolyckor och andel gång-km för kvinnor respektive män. Källa: STRADA (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).



Figur 2-15 Antal allvarligt skadade (RPMI 1) fotgängare i singelolyckor per 1 000 000 km till fots i Sverige på årsbasis, för kvinnor respektive män uppdelat på olika åldersgrupper. Källa: STRADA (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).

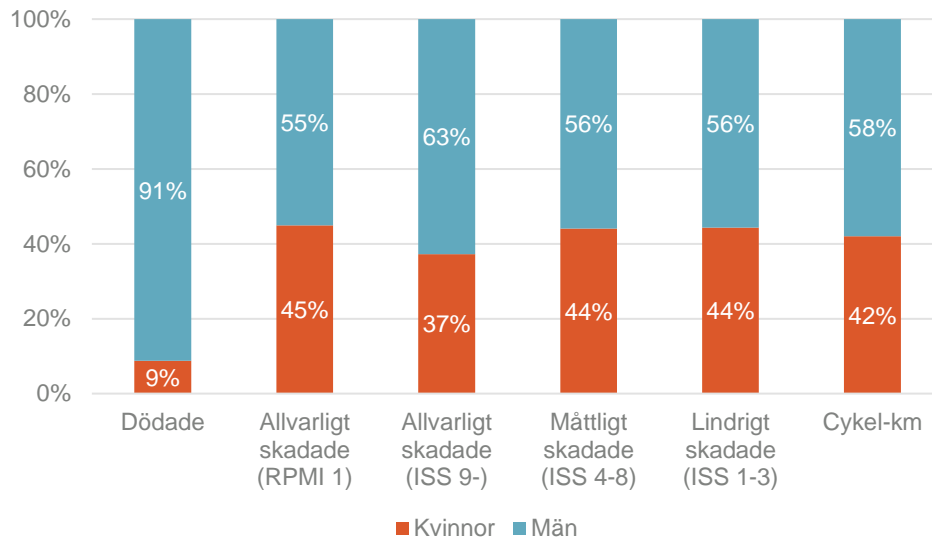
Cyklister i singelolyckor

Fler män än kvinnor skadas i olyckstypen cykel-singel men eftersom män cyklar betydligt längre än kvinnor är mäns skaderisk ändå något lägre än kvinnors. Män står för 59 % av den totala sträckan som cyklister färdas i Sverige (antal cykel-km) och 56 % av de skadade cyklisterna i singelolyckor än män. Kvinnor står för 41 % av antalet cykel-km i Sverige och 44 % av de skadade cyklisterna i singelolyckor än kvinnor, se Figur 2-16. Precis som för olyckstypen fotgängare-singel är män överrepresenterade bland dödsfallen: 91 % av antalet dödade cyklister i singelolyckor är män.

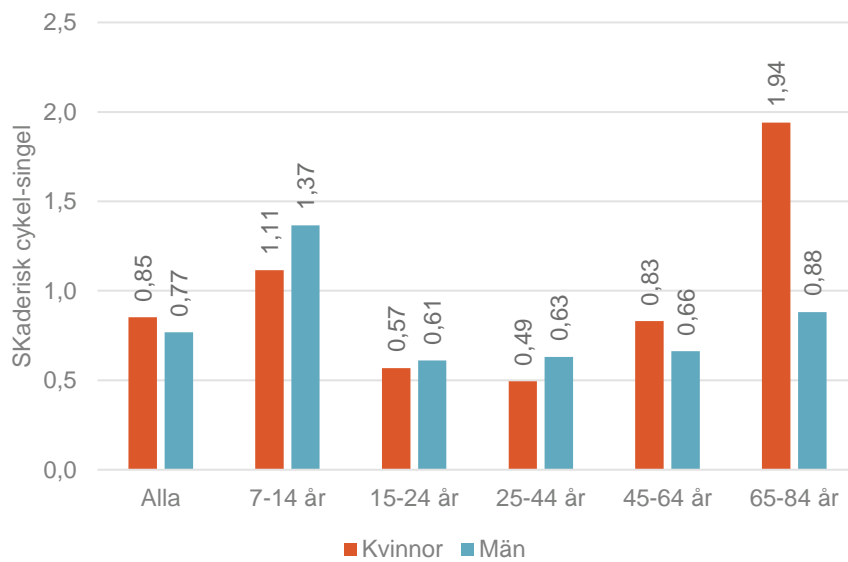
De allra äldsta (65–84 år), oavsett kön, uppvisar högst risk att allvarligt skadas i singelolyckor som cyklister, se Figur 2-17. Äldre kvinnorna har lite högre risk än äldre män, även om könsskillnaden är mindre än för fotgängare-singel.

Tabell 2-8 Skadade cyklister i singelolyckor och exponering (cykel-km) för kvinnor respektive män i olika åldersgrupper. Källa: STRADA (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).

		Dödade, ej officiell statistik		Allvarligt skadade (RPMI 1)		Allvarligt skadade (ISS 9-)		Måttligt skadade (ISS 4–8)		Lindrigt skadade (ISS 1–3)		Cykel-km
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	%
Alla	Kvinnor	5	9%	3475	45%	586	37%	6454	44%	10940	44%	42%
	Män	52	91%	4262	55%	986	63%	8177	56%	13718	56%	58%
- 6 år	Kvinnor	0	0%	95	47%	2	17%	175	51%	562	41%	-
	Män	0	0%	108	53%	10	83%	170	49%	793	59%	-
7–14 år	Kvinnor	0	0%	410	36%	15	36%	804	35%	1836	38%	41%
	Män	0	0%	714	64%	27	64%	1488	65%	2999	62%	59%
15–24 år	Kvinnor	0	0%	294	36%	21	37%	482	31%	1740	44%	38%
	Män	1	0%	528	64%	36	63%	1055	69%	2233	56%	62%
25–44 år	Kvinnor	0	0%	660	40%	63	31%	1171	37%	2787	48%	46%
	Män	1	100%	989	60%	142	69%	2023	63%	3047	52%	54%
45–64 år	Kvinnor	3	14%	1219	49%	192	34%	2393	49%	2874	47%	43%
	Män	19	86%	1290	51%	381	66%	2497	51%	3188	53%	57%
65–84 år	Kvinnor	2	7%	760	57%	274	45%	1368	61%	1091	45%	38%
	Män	28	93%	574	43%	339	55%	877	39%	1333	55%	62%
85-år	Kvinnor	0	0%	36	38%	19	27%	61	48%	49	28%	-
	Män	3	0%	59	62%	51	73%	66	52%	124	72%	-



Figur 2-16 Andel skadade cyklister i singelolyckor och andel cykel-km för kvinnor respektive män. Källa: STRADA (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).



Figur 2-17 Antal allvarligt skadade (RPMI 1) cyklister i singelolyckor per 1 000 000 km körd sträcka med cykel i Sverige på årsbasis, för kvinnor respektive män uppdelat på olika åldersgrupper. Källa: STRADA (2013–2017) och RVU Sverige (2011–2016).

2.4 Sammanfattande analys

Nedan ges en sammanfattande analys av olika gruppers trafiksäkerhetssituation med fokus på kvinnors och mäns situation som oskyddade trafikanter. Utgångspunkten är litteratursammanställningen och olycks-/skadeanalysen som presenteras i avsnitt 2.1–2.3. Genusperspektivet som anläggs tar hänsyn till att det finns en mångfald av kvinnor och män, det vill säga att erfarenheter och förutsättningar inte bara beror på kön utan också på exempelvis ålder, socioekonomi och etnicitet, det vill säga ett intersektionellt perspektiv på jämställdhet.

Begränsad kunskap om oskyddade trafikanter

Hittills har främst åldersskillnader vad gäller trafiksäkerhet för gående och cyklister studerats, men även kvinnors och mäns trafiksäkerhetssituation har rapporterats om i litteraturen i viss omfattning.

Det finns enligt litteraturen en ojämn fördelning av trafiksäkerheten kopplat till socioekonomi och etnicitet. Många av studierna är dock från USA eller delar av Asien, vilket gör slutsatserna svåra att applicera i en svensk kontext eftersom dessa länder har olika förutsättningar vad gäller mobilitet och infrastruktur. Få behandlar dessutom oskyddade trafikanter som är fokus för det här projektet, fokus ligger i regel på trafiksäkerhet generellt eller på bilisters säkerhet.

De svenska studier som hittats visar på större olycksinblandning bland vissa grupper av utlandsfödda jämfört med personer födda i Sverige liksom att attityder och beteenden i förhållande till trafiksäkerhet skiljer sig åt. Samtidigt är det svårt att få en entydig bild av sambandet mellan etnicitet och trafiksäkerhet då etnicitet är en vid definition och att man inte kan se utlandsfödda som en homogen grupp.

Några svenska studier konstaterar också tydliga socioekonomiska skillnader i risken att skadas i olycka och att skillnaderna ökar med skadornas allvarlighetsgrad, och att detta samband är särskilt starkt för män. Det finns även en omfattande litteratur som visar på förhöjd olycksrisk för barn vars föräldrar har svaga socioekonomiska förutsättningar.

Vem kör på vem?

En analys av data från försäkringsbolaget IF över kollisionsolyckor (fotgängare-personbil respektive cyklist-personbil) som inträffat under åren 2013–2017 gjordes för att belysa hur kvinnors och mäns utsatthet som oskyddade trafikanter ser ut.

Analysen visar att kvinnor oftare blir påkörda som fotgängare än vad män blir, och att män oftare är de som kör på fotgängare. Det framkommer att 72 % av bilförarna som varit inblandade i fotgängarolyckor under perioden 2013–2017 var män, medan 63 % av de påkörda fotgängarna var kvinnor. Det motsvarar de resultat som presenterades av Isaksson-Hellman (2011) för de fotgängarolyckor som inträffade 2000–2009. I de olyckor som manliga bilförare var involverade i har krockvåldet dessutom varit högre än då föraren var en kvinna, vilket tyder på att hastigheten i kollisionen varit högre.

Resultatet kan inte förklaras genom olika exponering. Även med hänsyn till att kvinnor går mer (och män kör mer bil) så har fortfarande kvinnor högre skaderisk som fotgängare. Könsskillnad finns också för cyklisters kollisionsolyckor med personbil, men i mindre utsträckning än för fotgängare enligt olycksanalysen.

Vem går och kör omkull?

De klart flesta fotgängarna och cyklisterna skadas i singelolyckor, inte i kollision med motorfordon. Singelolyckorna står för över 90 % av antalet allvarligt skadade fotgängare, varav ungefär 70 % är kvinnor, och knappt 80 % av antalet allvarligt skadade cyklister (Berntman, 2015; Niska & Eriksson, 2013).

En analys har gjorts av singelolyckor bland fotgängare och cyklister ur STRADA för åren 2013–2017. Analysen visar att risken att kvinnor skadas allvarligt i singelolyckor som fotgängare är dubbelt så stor som risken att män gör detsamma. Däremot är män överrepresenterade i dödsfallen: 67 % antalet dödade fotgängare i singelolyckor än män. Det är de allra äldsta kvinnorna (65–84 år) som har en mycket högre risk att allvarligt skadas i singelolycka som fotgängare i relation till reslängd. Denna ökning i risk börjar redan i åldern 45–64 år, det vill säga i en yrkesverksam grupp, vilket även visas av Berntman (2015).

Fler män än kvinnor skadas i olyckstypen cykel-singel, men eftersom män cyklar betydligt längre än kvinnor är mäns skaderisk ändå något lägre än kvinnors. Precis som för fotgängare-singel är män överrepresenterade bland dödsfallen: 91 % av antalet dödade cyklister i singelolyckor är män. De allra äldsta (65–84 år), oavsett kön, uppvisar högst risk att allvarligt skadas i singelolyckor som cyklister. Äldre kvinnor har lite högre risk än äldre män, även om könsskillnaden är mindre än för fotgängare-singel.

Trafiksäkerheten är inte jämnt fördelad

Av resultaten från den litteratursammanställning och olycks-/skadeanalys som genomförts inom projektet går det att dra slutsatsen är trafiksäkerheten *inte* är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället utifrån studerade faktorer (ålder, kön, etnicitet och socioekonomi). Det finns också en samvariation och förstärkning mellan dessa faktorer där till exempel *äldre kvinnor* uppvisar en högre risk att skadas allvarligt i singelolyckor som fotgängare och cyklister. Grupper med svag socioekonomi, äldre och kvinnor har en högre olycksrisk som oskyddad trafikant enligt tidigare studier och visar också på en större förlust av livskvalitet efter en trafikskada.

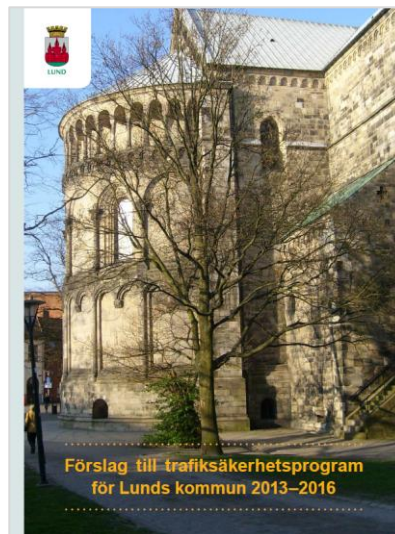
Det går med utgångspunkt i resultaten att tala om en maktförskjutning i trafiken där kvinnor är den underordnade/utsatta gruppen. Det finns också anledning att ifrågasätta hur kvinnors, och andra grupper, förutsättningar och värderingar beaktas i trafikplaneringen, vilket är föremål för den del av forskningsprojektet som presenteras i kapitel 3.

3. Rättvisesnöre på trafiksäkerhetsarbetet

3.1 Lunds kommun

Inledning

För Lunds kommun har utgångspunkten för den geografiska fördelningsanalysen varit det trafiksäkerhetsarbete som sker inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet. Tanken är att det under en viss tidsperiod inträffar olyckor och att medborgare hör av sig till kommunen med synpunkter på trafiksäkerheten. Med utgångspunkt i inkomna synpunkter, och de mål och aktiviteter som fastslås av trafiksäkerhetsprogrammet, genomför kommunen trafiksäkerhetsåtgärder i syfte att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Frågan för analysen är hur dessa olyckor, synpunkter och åtgärder fördelar sig mellan områden med olika socioekonomi och demografi.



Ett trafiksäkerhetsprogram är av strategisk karaktär och innehåller inte konkreta åtgärdsplaner. Uppgifter om genomförda åtgärder har därför hämtats från andra källor och tidsperioden för datauttaget har satts till samma period som trafiksäkerhetsprogrammet avser. För Lunds kommun har 2013 satts som startår för analysen genom att det trafiksäkerhetsprogram som arbetades fram 2012 avser perioden 2013–2016. Det bör kommenteras att det även finns ett gällande trafiksäkerhetsprogram som avser perioden 2018–2021, men att startåret 2018 skulle innebära en för kort period för analysen.

Trafiksäkerhetsåtgärderna utgörs av ett uttag av uppgifter om farthinder respektive GCM-passager från NVDB, totalt 1 336 åtgärder, daterade 2014–2019. Synpunkter har hämtats från Tekniska förvaltningens synpunktsdatabas för perioden 2013–2019, totalt 2 493 synpunkter rörande trafiksäkerhet. Uppgifter om antal skadade i trafiken har hämtats från STRADA för tidsperioden 2014–2018 och avser antal dödade och skadade personer i olyckstyperna ”kollisionsolyckor mellan fotgängare och motorfordon” respektive ”kollisionsolyckor mellan cykel/moped och motorfordon” (totalt 437 personer).

I nästföljande avsnitt presenteras resultatet från den geografiska fördelningsanalysen i diagram och urval av kartbilder: för socioekonomi och andel utlandsfödda (bland nattbefolkningen) samt för andel kvinnor och män av dagbefolkningen.

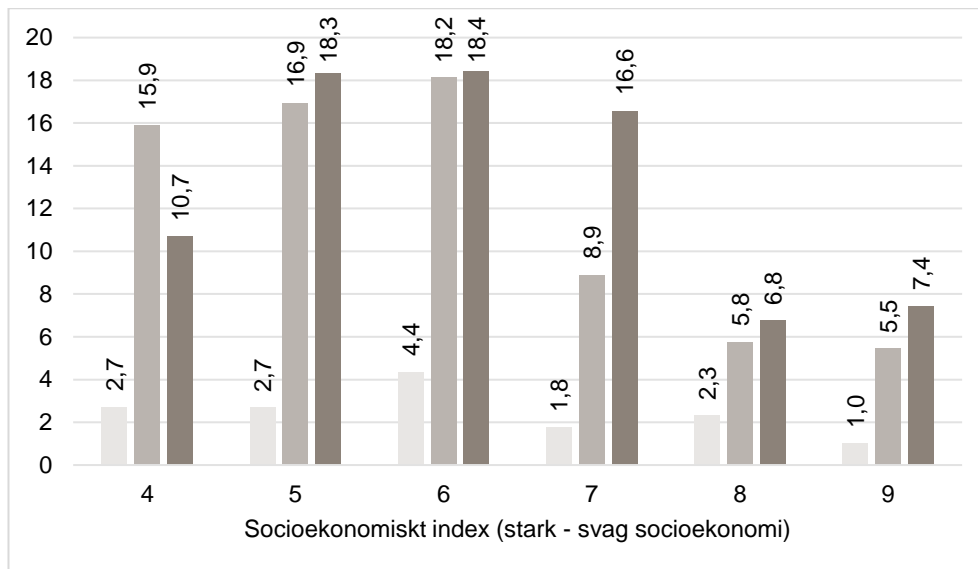
Socioekonomi

Figur 3-1 visar att medborgarnas synpunkter på trafiksäkerhet och genomförda trafiksäkerhetsåtgärder i Lunds kommun uppvisar till viss del en ojämn fördelning mellan områden med olika socioekonomisk status.

Områden med svagast socioekonomi (med ett socioekonomiskt index på 8 eller 9) uppvisar både lägst antal synpunkter per capita och har också tilldelats lägst antal åtgärder i form av farthinder och GCM-passager registrerade i NVDB. Om det beror på att dessa områden i större utsträckning återfinns i så kallade SCAFT-områden¹ med en stor del trafikseparerat gång- och cykelnät, eller om det beror på en faktisk förfördelning, är svårt att säga baserat på denna analys. Analysen lyfter ändå fram en intressant skevhet.

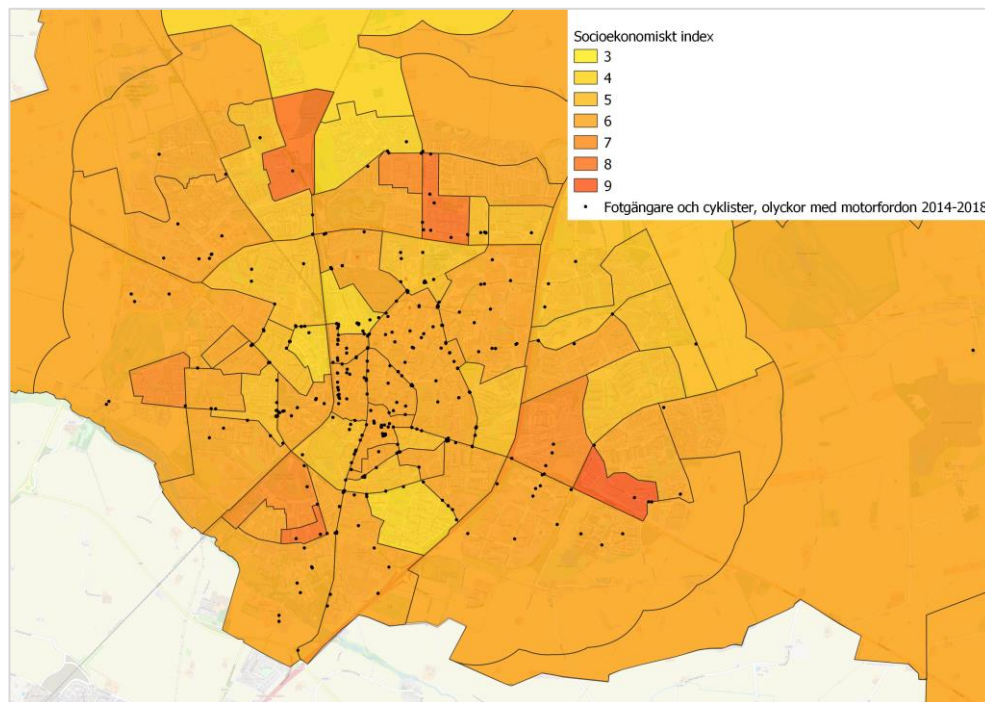
Områden med starkast socioekonomi (socioekonomiskt index på 4) har stor diskrepans mellan antal synpunkter och åtgärder: de hör av sig till kommunen med synpunkter på trafiksäkerhet i ungefär samma utsträckning som områdena med index 5–6 men har tilldelats ett lägre antal åtgärder. Det kan bero på att dessa områden till stor del är villaområden och därmed inte är en del av det vägnät som prioriteras i kommunens åtgärdsplaner. Områden med socioekonomiskt index på 7, det vill säga medelhög-svag socioekonomisk status, uppvisar också en diskrepans genom att de hör av sig med synpunkter i relativt låg utsträckning i förhållande till antalet trafiksäkerhetsåtgärder som de tilldelas.

Nedan finns kartbilder som visar olyckor, synpunkter och åtgärder för Lunds tätort. Kartbilder för hela kommunen finns i bilaga 1. Analysen som visas i diagrammet har gjorts för kommunen som helhet.

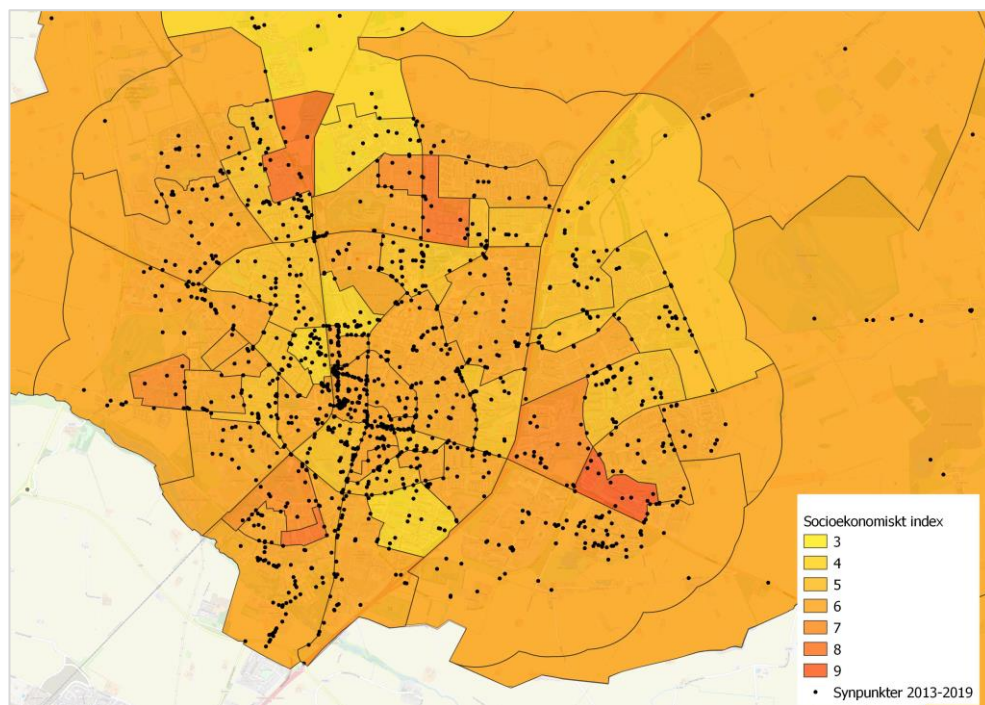


Figur 3-1 Antal skadade personer, synpunkter på trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsåtgärder per 1000 invånare per DeSO i Lunds kommun utifrån socioekonomi. Observera att lågt socioekonomiskt index betyder stark socioekonomi och vice versa.

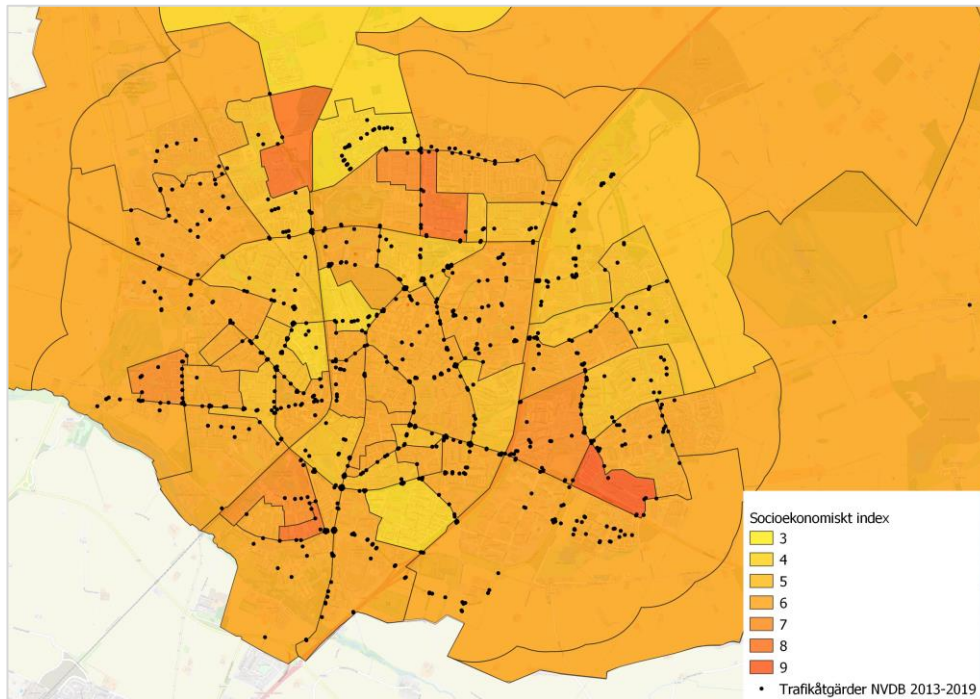
¹ SCAFT var en modell för stadsplanering som utvecklades på 1960-talet vid Chalmers som ofta förekommer i så kallade "miljöprogramsområden" men även i villaområden byggda under 60-/70-talen. Planeringsprinciperna beskrivs i "Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet". Se även Hagson (2004).



Figur 3-2 Antal dödade och skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa). Observera att kartbilden endast visar tätorten Lund, men att analysen gjorts för hela kommunen.



Figur 3-3 Medborgares synpunkter på trafiksäkerhet i Lunds kommun under perioden 2013–2019. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa). Observera att kartbilden endast visar tätorten Lund, men att analysen gjorts för hela kommunen.



Figur 3-4 Trafiksäkerhetsåtgärder (farthinder och GCM-passager från NVDB) som genomförts i Lunds kommun under perioden 2013–2019. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa). Observera att kartbilden endast visar tätorten Lund, men att analysen gjorts för hela kommunen.

Andel utlandsfödda

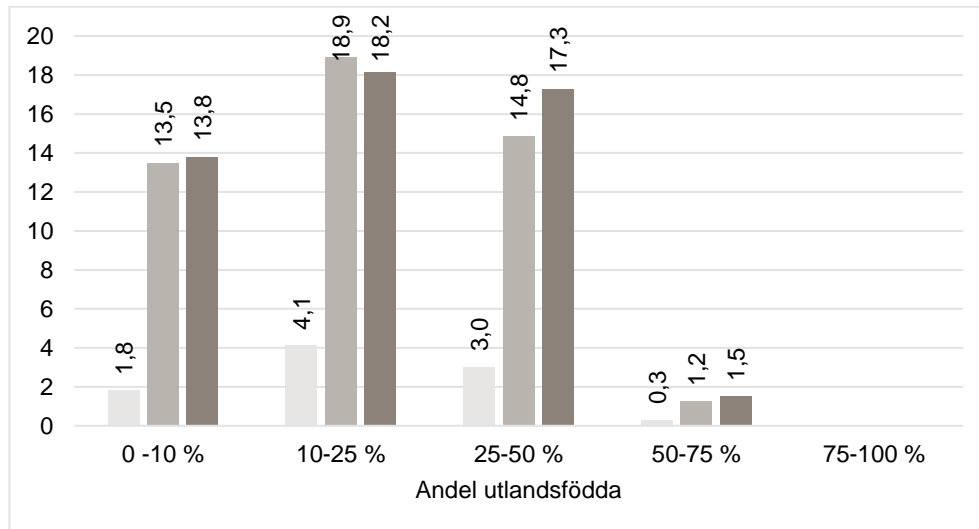
Andelen utlandsfödda är en faktor som till stor del samvarierar med den socioekonomiska nivån. I många områden med låg socioekonomisk status finns också en stor andel personer som är födda utanför Sverige, med vissa undantag för områden med stor andel studenter eller områden utanför Lunds tätort. Figur 3-5 visar att medborgarnas synpunkter på trafiksäkerhet och genomförda trafiksäkerhetsåtgärder till viss del uppvisar en ojämn fördelning mellan områden beroende på andelen utlandsfödda i områdena.

Områden med över 50 % utlandsfödda hör av sig i betydligt mindre utsträckning till kommunen med synpunkter på trafiksäkerhet och har också tilldelats lägst antal åtgärder i form av farthinder och GCM-passager registrerade i NVDB. Som påtalades ovan återfinns många av dessa områden i så kallade SCAFT-områden med en stor del trafikseparerat trafiknät, men underrepresentationen är sannolikt också ett resultat av språkbarriärer och andra kunskapsrelaterade och kulturella barriärer som gör det mindre sannolikt att de boende hör av sig till kommunen. Lunds kommun har inga områden med över 75 % utlandsfödda, vilket finns i de två andra kommunerna som studerats inom projektet.

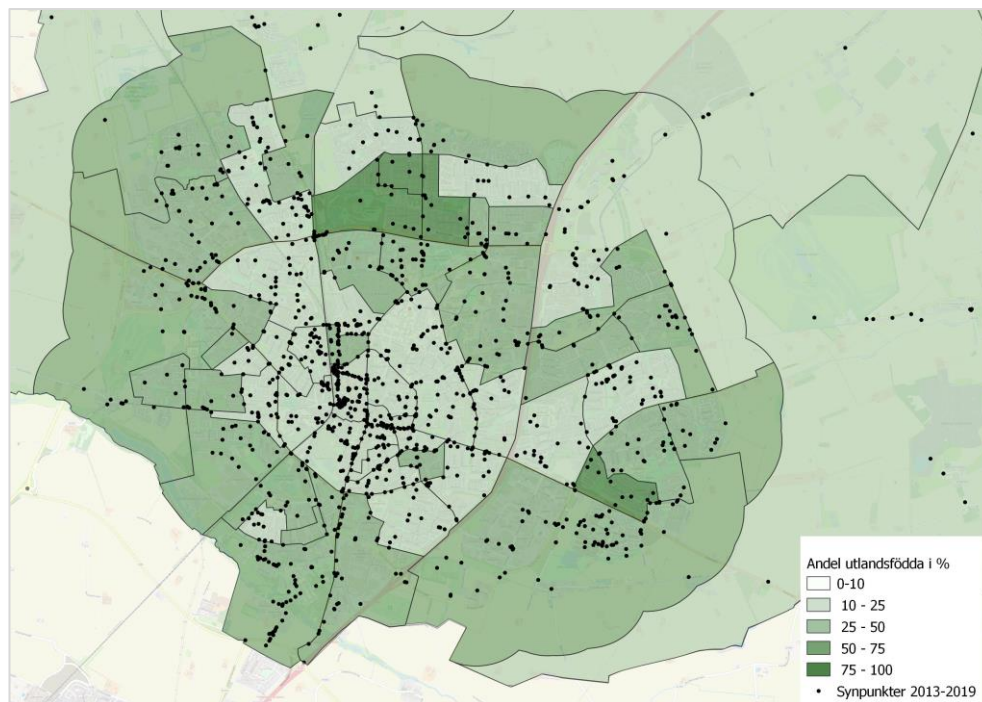
Det går också att utläsa ur diagrammet nedan att områden med över 50 % utlandsfödda har ett betydligt lägre antal skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon per capita jämfört med andra områden. En förklaring kan vara det trafikseparerade gång- och cykelnätet, men det kan också förklaras av resvanor hos utlandsfödda som cyklar i betydligt mindre utsträckning än andra.

Områden med mindre än 10 % utlandsfödda hör av sig i mindre utsträckning till kommuner med synpunkter på trafiksäkerheten (och tilldelas färre åtgärder) jämfört med områden med 10–50 % utlandsfödda. Dessa är dock endast två till antalet och finns i och omkring två av de östligaste belägna tätorterna i kommunen.

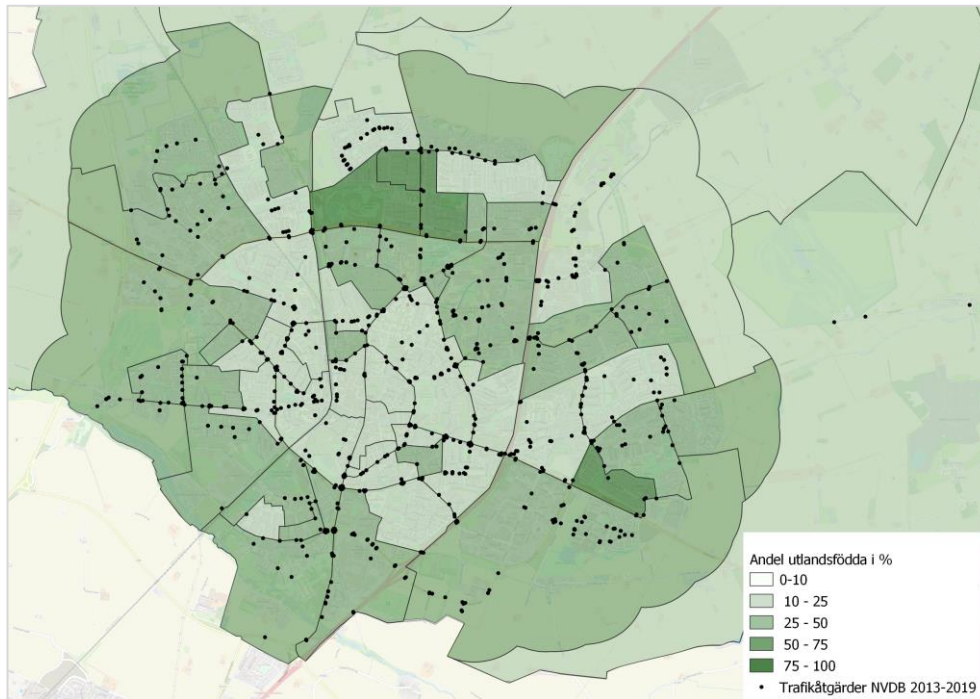
Nedan finns kartbilder om visar synpunkter och åtgärder för Lunds tätort. Kartbilder för hela kommunen finns i bilaga 1. Analysen som visas i diagrammet har gjorts för kommunen som helhet.



Figur 3-5 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter på trafiksäkerhet och ■ trafiksäkerhetsåtgärder per 1000 invånare per DeSO i Lunds kommun utifrån andel utlandsfödda.



Figur 3-6 Medborgares synpunkter på trafiksäkerhet i Lunds kommun under perioden 2013–2019. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa). I bakgrunden visas andel utlandsfödda per DeSO. Observera att kartbilden endast visar tätorten Lund, men att analysen gjorts för hela kommunen.



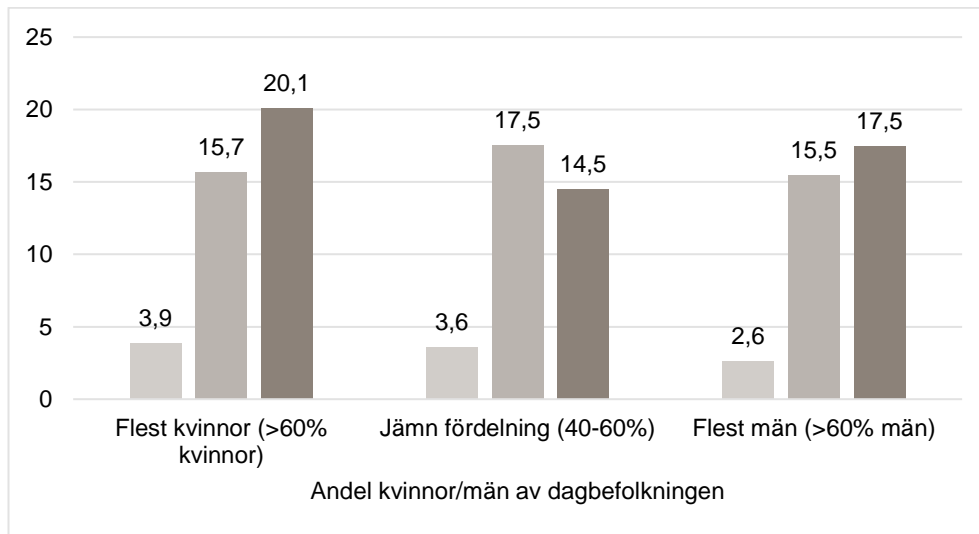
Figur 3-7 Trafiksäkerhetsåtgärder (farthinder och GCM-passager från NVDB) som genomförts i Lunds kommun under perioden 2013–2019. I bakgrunden visas andel utlandsfödda per DeSO. Observera att kartbilden endast visar tätorten Lund, men att analysen gjorts för hela kommunen.

Andel kvinnor/män av dagbefolkningen

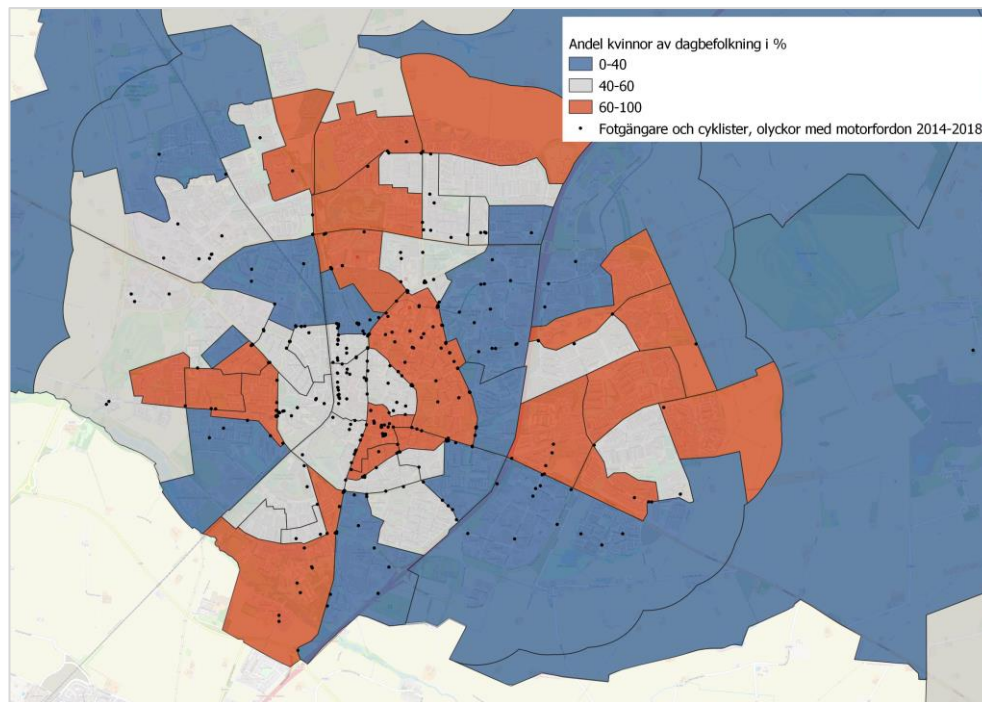
Andelen kvinnor och män av dagbefolkningen illustrerar om det är många kvinnliga eller manliga förvärvsarbetande i områdena. Figur 3-8 visar att varken antalet synpunkter på trafiksäkerhet eller genomförda trafiksäkerhetsåtgärder beror på om det är fråga om kvinnlig eller manlig dagbefolkning i områdena. Det är en relevant fråga att undersöka, inte minst med tanke på att kvinnor och män uppvisar olika resvanor och värderingar i förhållande till trafiksäkerhet, men analysen kan inte visa på något utfall av dessa skillnader i antalet synpunkter eller åtgärder i områden med olika könsfördelning på sin dagbefolkning.

Det finns en liten skillnad i antalet skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon där antalet är större i områden med mer än 60 % kvinnor i sin dagbefolkning. Om det är ett resultat av kvinnors resvanor, med en större andel gång- och cykelresor till dessa arbetsplatser, går inte att utläsa ur analysen och förblir en hypotes.

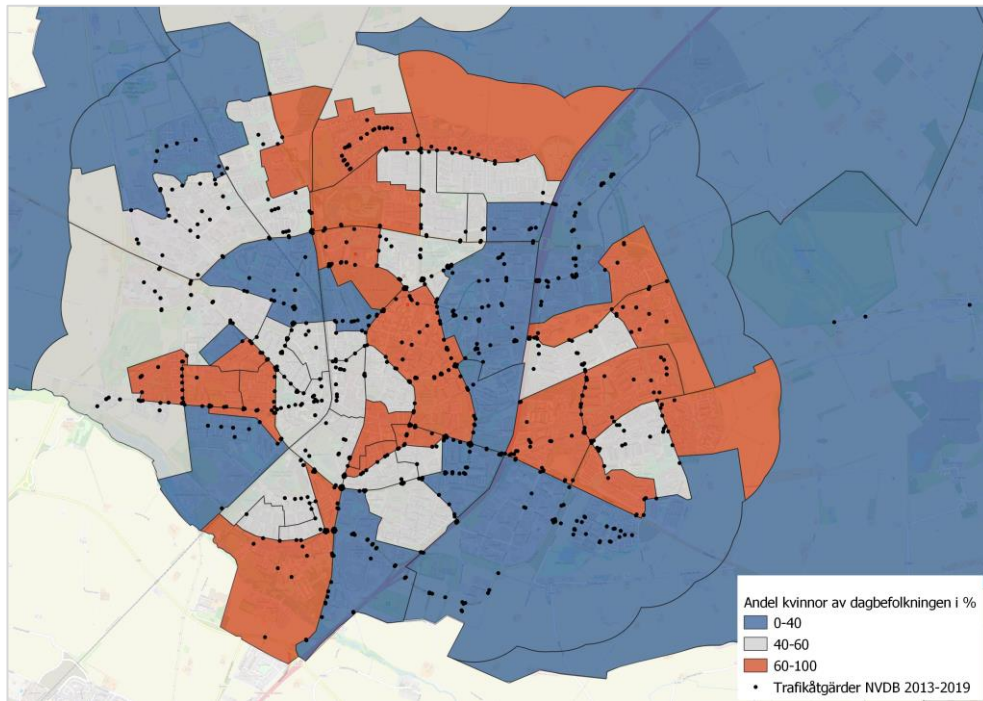
Nedan finns kartbilder som visar olyckor och åtgärder för Lunds tätort. Kartbilder för hela kommunen finns i bilaga 1. Analysen som visas i diagrammet har gjorts för kommunen som helhet.



Figur 3-8 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter och ■ trafiksäkerhetsåtgärder per 1000 invånare per DeSO i Lunds kommun utifrån andel kvinnor/män av dagbefolkningen.



Figur 3-9 Antal dödade och skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas andel kvinnor/män av dagbefolkningen per DeSO. Observera att kartbilden endast visar tätorten Lund, men att analysen gjorts för hela kommunen.



Figur 3-10 Trafiksäkerhetsåtgärder (farthinder och GCM-passager från NVDB) som genomförts i Lunds kommun under perioden 2013–2019. I bakgrunden visas av andel kvinnor/män av dagbefolkningen per DeSO. Observera att kartbilden endast visar tätorten Lund, men att analysen gjorts för hela kommunen.

3.2 Göteborgs stad

Inledning

För Göteborg har utgångspunkten för den geografiska fördelningsanalysen varit det trafiksäkerhetsarbete som sker inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet. Tanken är att det under en viss tidsperiod inträffar olyckor och att medborgare hör av sig till staden med synpunkter på trafiksäkerheten. Med utgångspunkt i inkomna synpunkter, och de mål och aktiviteter som fastslås av trafiksäkerhetsprogrammet, genomför staden trafiksäkerhetsåtgärder i syfte att minska antalet dödade och skadade i trafiken.

Göteborgs stad har inte haft möjlighet att leverera synpunkter med geografisk information. Frågan för analysen har därför avgränsats till en analys av hur olyckor och trafiksäkerhetsåtgärder fördelar sig mellan områden med olika socioekonomi och demografi i staden.

Ett trafiksäkerhetsprogram är av strategisk karaktär och innehåller inte konkreta åtgärdsplaner. Uppgifter om genomförda åtgärder har därför hämtats från andra källor och tidsperioden för datauttaget har satts till samma period som trafiksäkerhetsprogrammet avser. För Göteborgs stad har 2010 satts som startår för analysen genom att gällande trafiksäkerhetsprogram avser perioden 2010–2020.

Trafiksäkerhetsåtgärderna utgörs av 1 303 trafiksäkerhetsobjekt som genomförts under perioden 2010–2019 och som finns i en databas som tillhandhållits av staden. Därutöver har även ett uttag gjorts av uppgifter om farthinder respektive GCM-passager från NVDB, daterade 2014–2019. Uppgifter om antal skadade i trafiken har hämtats från STRADA för tidsperioden 2014–2018 och avser antal dödade och skadade personer i olyckstyperna ”kollisionsolyckor mellan fotgängare och motorfordon” respektive ”kollisionsolyckor mellan cykel/moped och motorfordon” (totalt 1 124 personer).

I nästföljande avsnitt presenteras resultatet från den geografiska fördelningsanalysen i diagram och urval av kartbilder: för socioekonomi och andel utlandsfödda (bland nattbefolkningen) samt för andel kvinnor och män av dagbefolkningen.



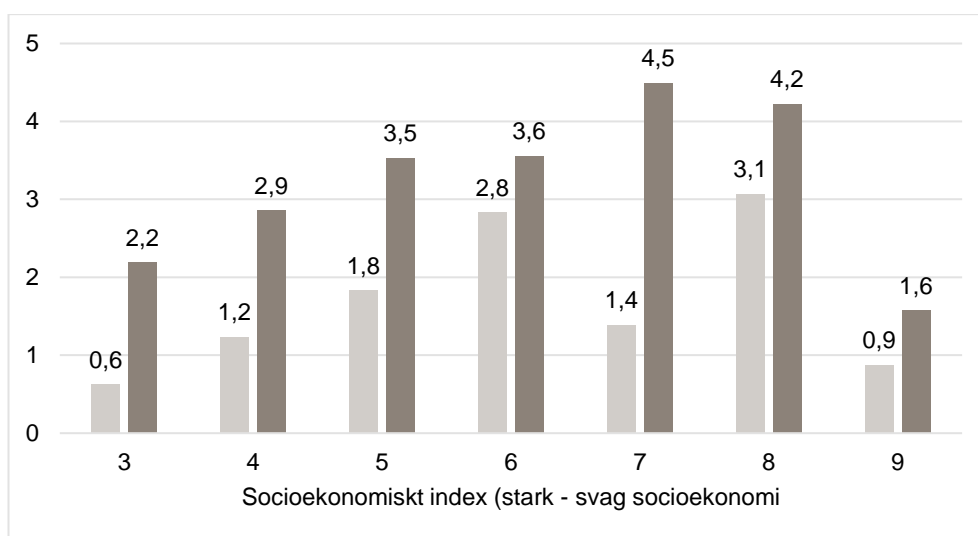
Socioekonomi

Figur 3-11 visar att genomförda trafiksäkerhetsåtgärder i form av *stadens trafiksäkerhetsobjekt* uppvisar till viss del en ojämn fördelning mellan områden med olika socioekonomisk status. Relativt svaga områden, med ett socioekonomiskt index på 7–8, tilldelas fler åtgärder per capita jämfört med andra områden i staden. Sambandet mellan antal åtgärder per capita och socioekonomiskt index är relativt linjärt med undantag för de allra svagaste områdena (med socioekonomiskt index på 9) som tilldelats lägst antal åtgärder per capita.

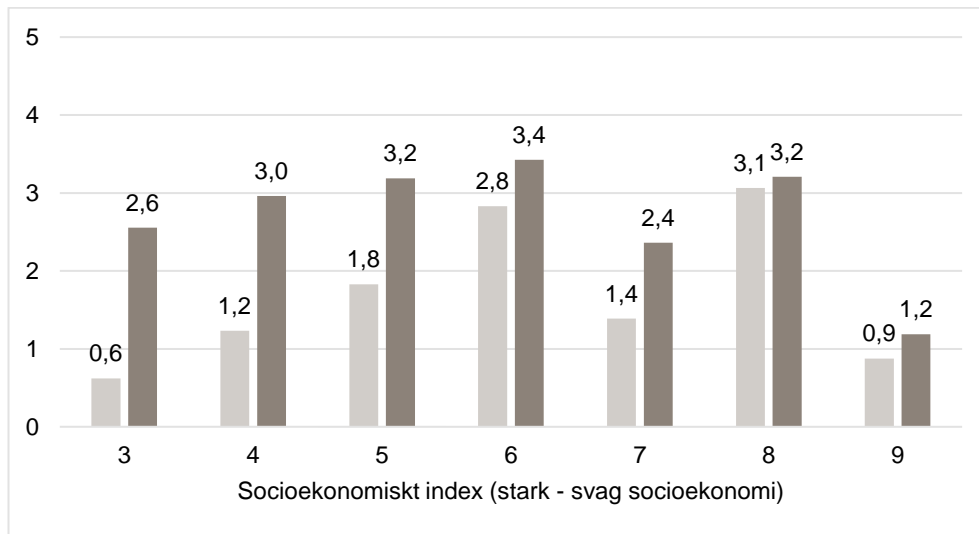
Sett i relation till antalet skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon är fördelningen ganska rimlig, med undantag för områden med index 7 som uppvisar en relativt låg skadenivå i relation till det stora antalet åtgärder i form av stadens trafiksäkerhetsobjekt.

En analys av antalet trafiksäkerhetsåtgärder i form av *registrerade farthinder och GCM-passager i NVDB* i förhållande till områdenas socioekonomiska status (Figur 3-12) ger en liknade bild, med undantag för områden med socioekonomiskt index på 7 som skiljer sig från analysen utifrån stadens trafiksäkerhetsobjekt ovan. Antalet åtgärder från NVDB följer fördelningen av antalet skadade fotgängare och cyklister i områdena bättre än åtgärderna i Figur 3-11.

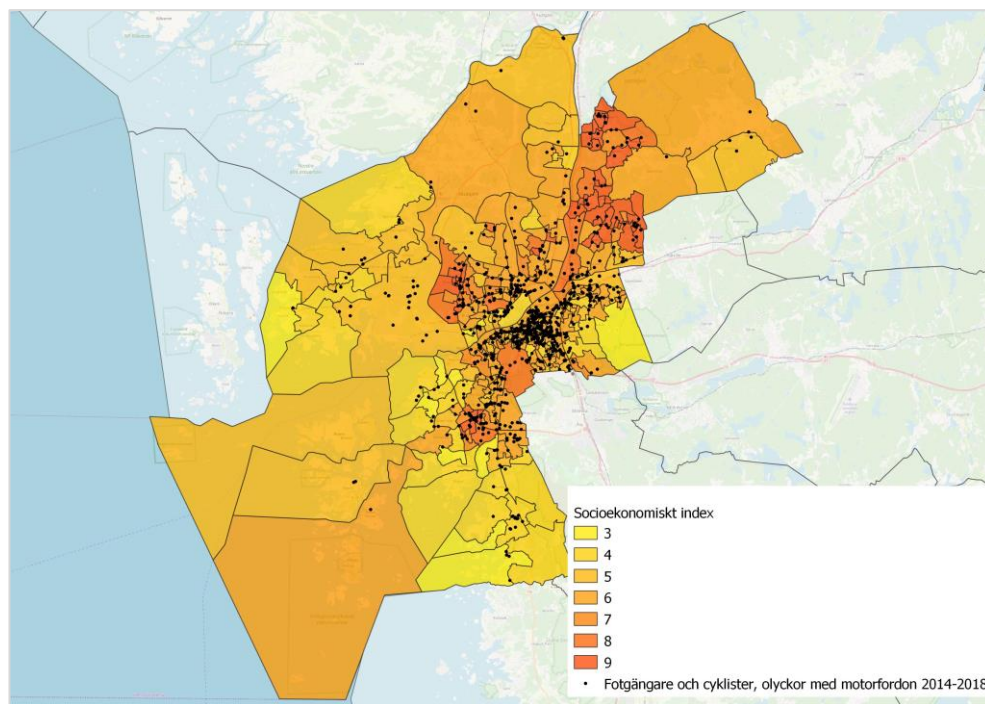
Nedan finns kartbilder som visar olyckor och åtgärder för Göteborgs stad.



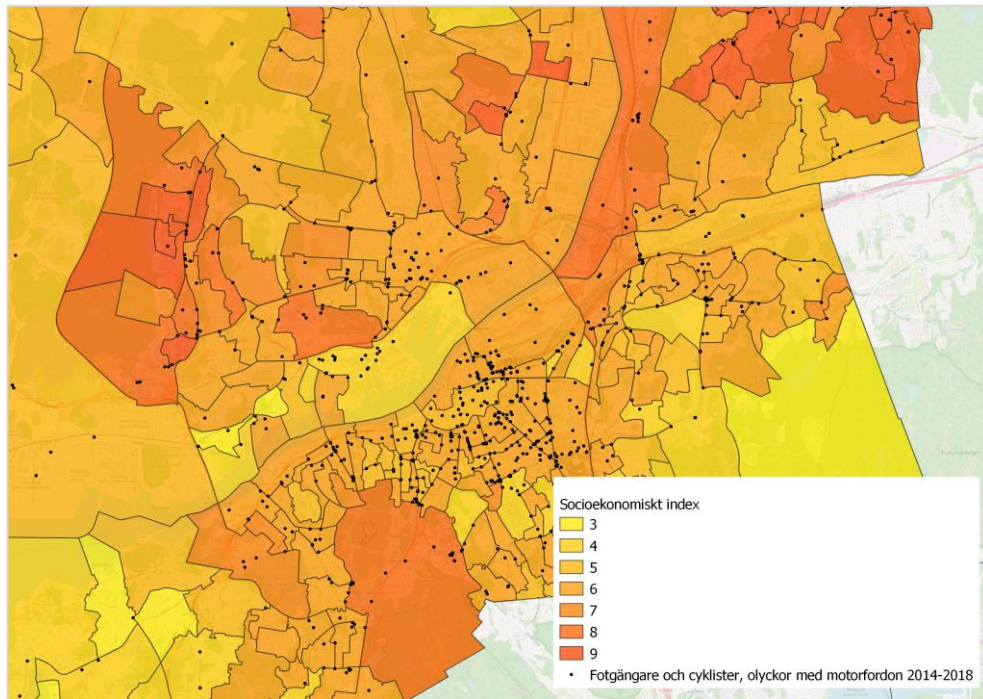
Figur 3-11 Antal ■ skadade personer respektive ■ trafiksäkerhetsåtgärder (**stadens trafiksäkerhetsobjekt**) per 1000 invånare per DeSO i Göteborgs stad utifrån socioekonomi. Observera att lågt socioekonomiskt index betyder stark socioekonomi och vice versa.



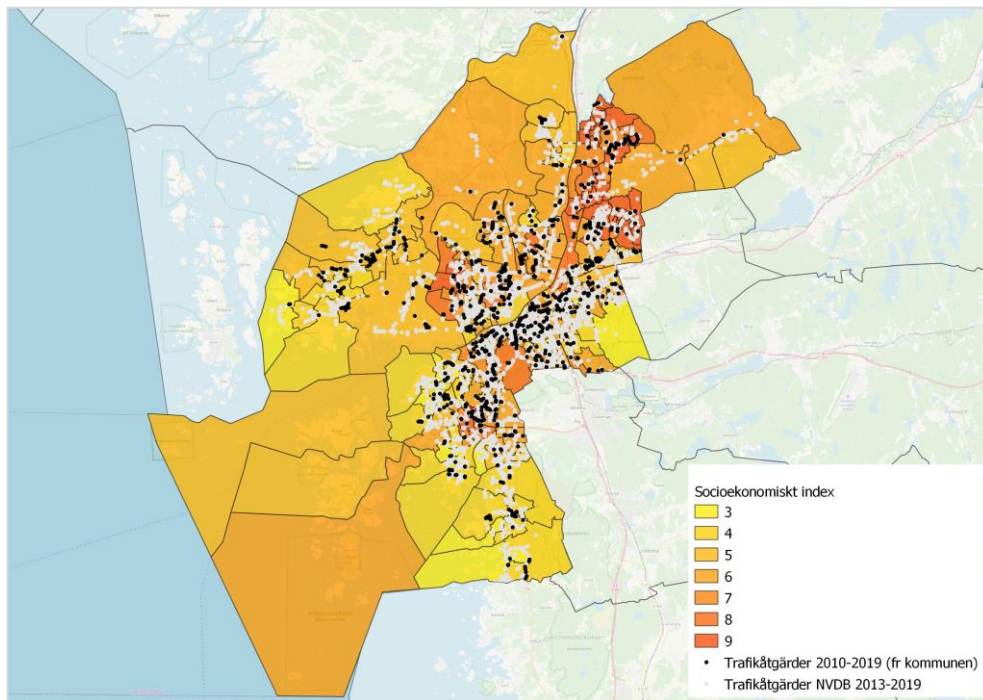
Figur 3-12 Antal ■ skadade personer per 1000 invånare respektive ■ trafiksäkerhetsåtgärder (farthinder och GCM-passager från NVDB) per 10 000 invånare per DeSO i Göteborgs stad utifrån socioekonomi. Observera att lågt socioekonomiskt index betyder stark socioekonomi och vice versa.



Figur 3-13 Antal dödade och skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon för Göteborgs stad under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa).



Figur 3-14 Antal dödade och skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon för centrala delen av Göteborgs stad under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa).



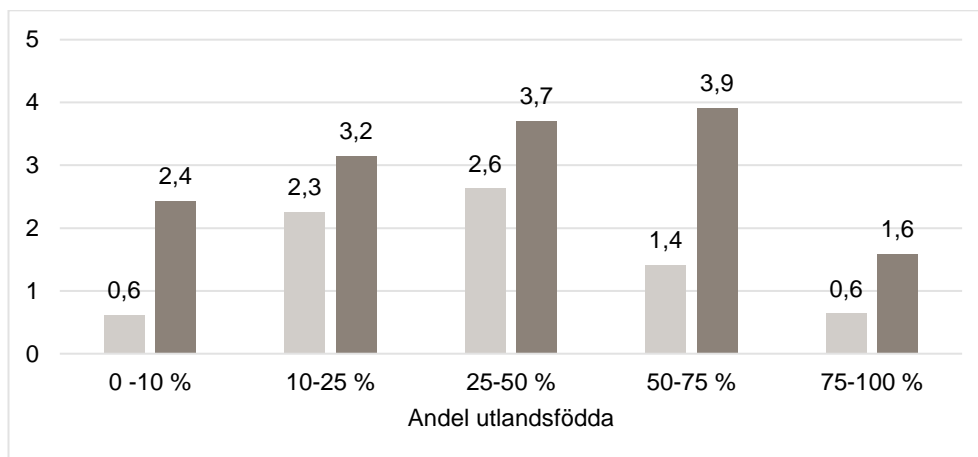
Figur 3-15 Trafiksäkerhetsåtgärder (stadens trafiksäkerhetsobjekt) som genomförts i Göteborgs stad under perioden 2010–2019 samt trafiksäkerhetsåtgärder i form av farthinder och GCM-passager ur NVDB för perioden 2013–2019. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa).

Andel utlandsfödda

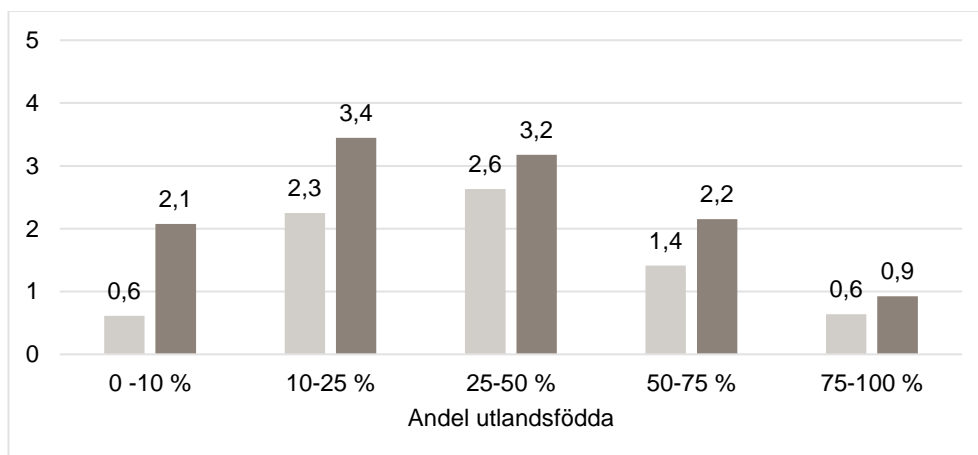
Andel utlandsfödda är en faktor som till stor del samvarierar med socioekonomi. I många områden med låg socioekonomisk status finns också en stor andel utlandsfödda personer. Figur 3-16 visar att stadens trafiksäkerhetsobjekt uppvisar till viss del en ojämn fördelning beroende på andelen utlandsfödda i områdena. I Figur 3-17 presenteras motsvarande uppgifter för åtgärder hämtade från NVDB (farthinder och GCM-passager). Kartbild över åtgärderna finns i Figur 3-18.

Områden med mer än 75 % utlandsfödda har tilldelats lägst antal åtgärder per capita, både för stadens trafiksäkerhetsobjekt och registrerade farthinder och GCM-passager i NVDB. Analysen tar inte hänsyn till att områdena har olika karaktär, till exempel har många så kallade SCAFT-områden hög andel utlandsfödda och dessa områden har i regel trafikseparerat gång- och cykelnät vilket kan påverka behovet av farthinder, GCM-passager och andra trafiksäkerhetsåtgärder.

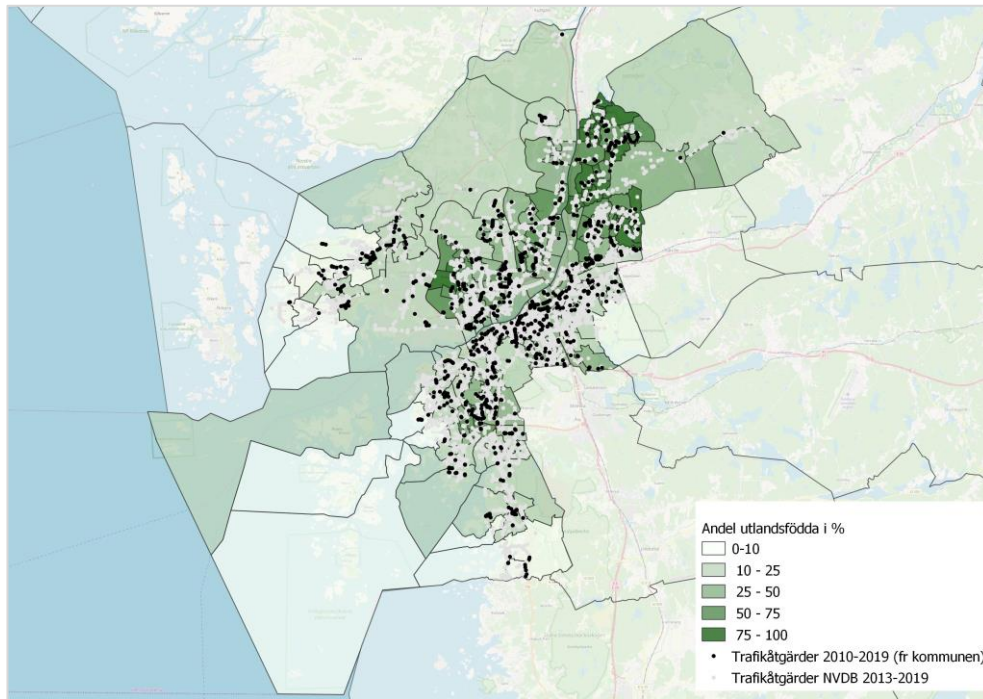
Precis som i analysen utifrån socioekonomi ovan, följer antalet skadade personer (fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon) relativt väl antalet registrerade farthinder och GCM-passager i NVDB.



Figur 3-16 Antal ■ skadade personer respektive ■ trafiksäkerhetsåtgärder (stadens trafiksäkerhetsobjekt) per 1000 invånare per DeSO i Göteborgs stad utifrån andel utlandsfödda.



Figur 3-17 Antal ■ skadade personer per 1000 invånare respektive ■ trafiksäkerhetsåtgärder (farthinder och GCM-passager från NVDB) per 10 000 invånare per DeSO i Göteborgs stad utifrån andel utlandsfödda.



Figur 3-18 Trafiksäkerhetsåtgärder (stadens trafiksäkerhetsobjekt) som genomförts i Göteborgs stad under perioden 2010–2019 samt trafiksäkerhetsåtgärder i form av farthinder och GCM-passager ur NVDB för perioden 2013–2019. I bakgrunden visas andel utlandsfödda per DeSO.

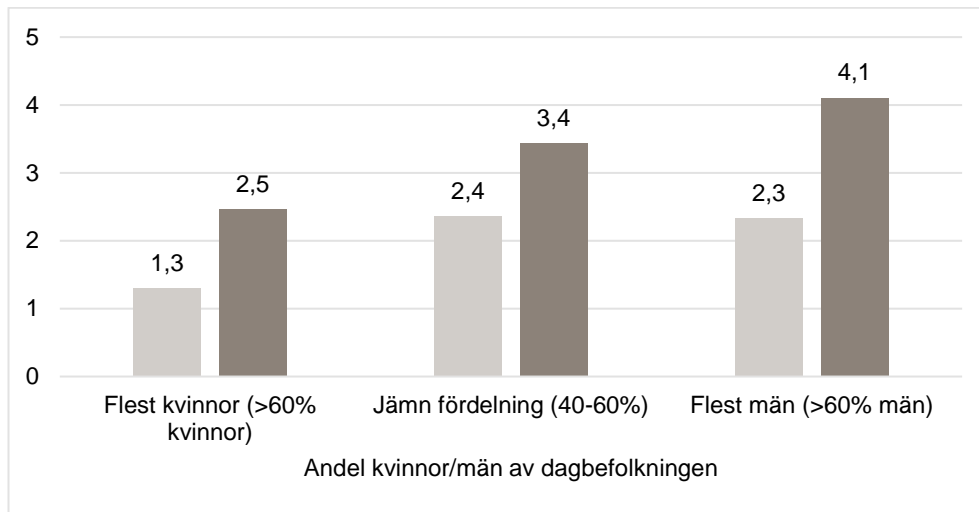
Andel kvinnor/män av dagbefolkningen

Andelen kvinnor och män i dagbefolkningen visar andelen kvinnliga eller manliga förvärvsarbetande i områdena.

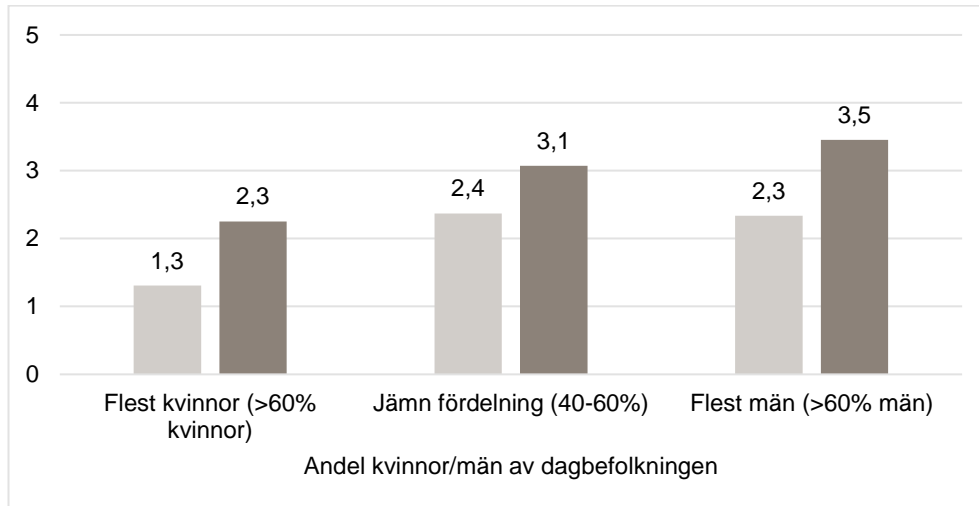
Antalet genomförda trafiksäkerhetsåtgärder, både i termer av stadens trafiksäkerhetsobjekt (Figur 3-19) och registrerade farthinder och GCM-passager i NVDB (Figur 3-20), uppvisar en ojämn fördelning beroende på andelen kvinnor och män i dagbefolkningen. Det är störst antal genomförda trafiksäkerhetsåtgärder i områden med flest män i dagbefolkningen (över 60 % män).

Kvinnor och män uppvisar olika resvanor, och kvinnor värderar trafiksäkerhetsåtgärder högre än vad män gör, men analysen antyder att det inte avspeglas i antalet genomförda åtgärder i områdena, åtminstone inte i förhållandet till dagbefolkningens könsfördelning.

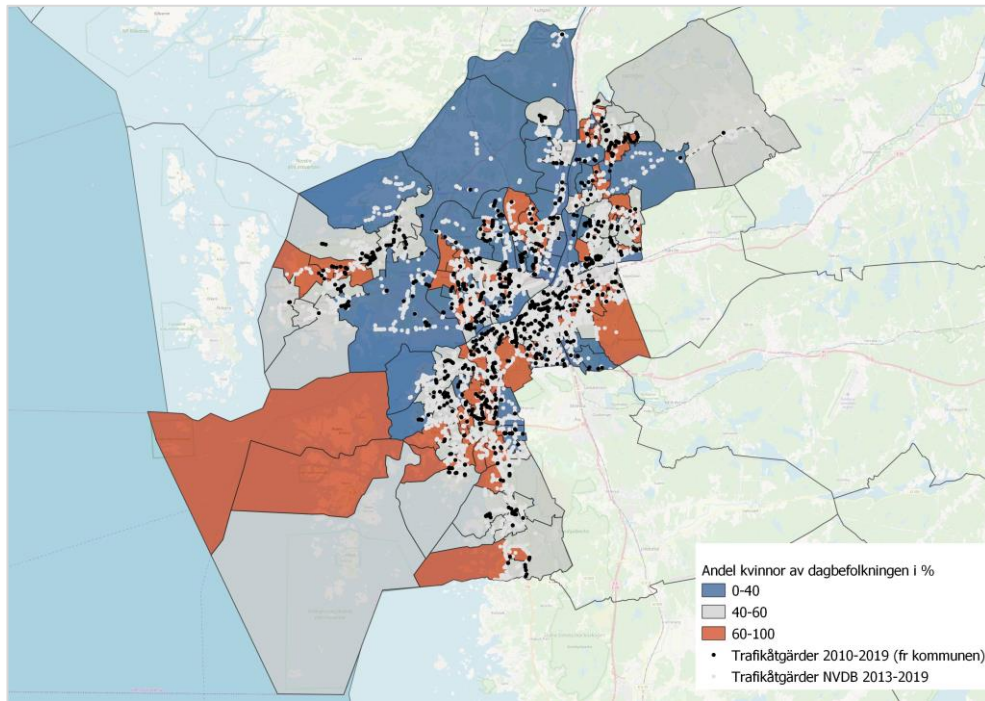
Genomförda trafiksäkerhetsåtgärder i Göteborgs stad visas i Figur 3-21 tillsammans med andelen kvinnor/män i dagbefolkningen.



Figur 3-19 Antal ■ skadade personer respektive ■ trafiksäkerhetsåtgärder (**stadens trafiksäkerhetsobjekt**) per 1000 invånare per DeSO i Göteborgs stad utifrån andel kvinnor/män av dagbefolkningen.



Figur 3-20 Antal ■ skadade personer per 1000 invånare respektive ■ trafiksäkerhetsåtgärder (**farthinder och GCM-passager från NVDB**) per 10 000 invånare per DeSO i Göteborgs stad utifrån andel kvinnor/män av dagbefolkningen.



Figur 3-21 Trafiksäkerhetsåtgärder (stadens trafiksäkerhetsobjekt) som genomförts i Göteborgs stad under perioden 2010–2019 samt trafiksäkerhetsåtgärder i form av farthinder och GCM-passager ur NVDB för perioden 2013–2019. I bakgrunden visas andel kvinnor/män av dagbefolkningen per DeSO.

3.3 Huddinge kommun

Inledning

För Huddinge kommun har utgångspunkten för den geografiska fördelningsanalysen varit det trafiksäkerhetsarbete som sker inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet. Tanken är att det under en viss tidsperiod inträffar olyckor och att medborgare hör av sig till kommunen med synpunkter på trafiksäkerheten. Med utgångspunkt i inkomna synpunkter, och de mål och aktiviteter som fastslås av trafiksäkerhetsprogrammet, genomför kommunen trafiksäkerhetsåtgärder i syfte att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Frågan för analysen är hur dessa olyckor, synpunkter och åtgärder fördelar sig mellan områden med olika socioekonomi och demografi i kommunen.



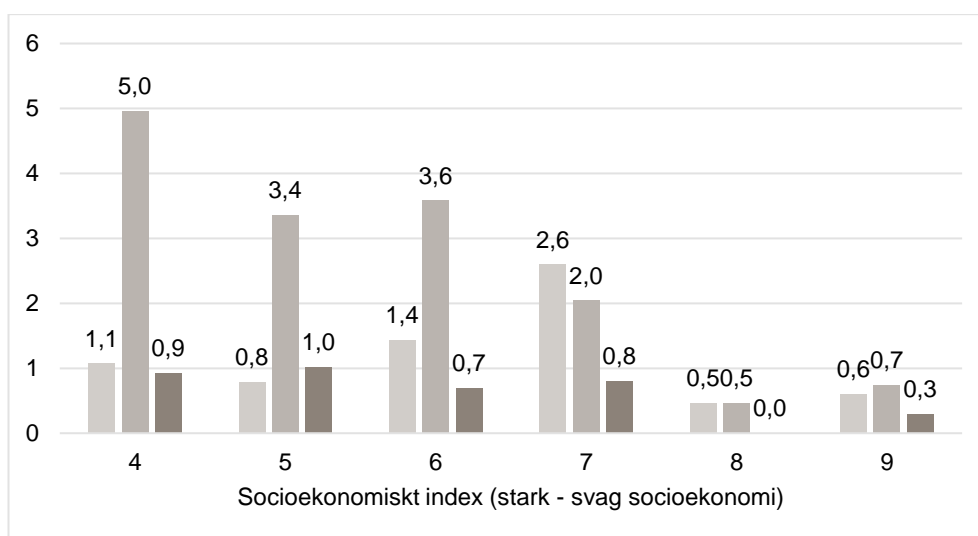
Ett trafiksäkerhetsprogram är av strategisk karaktär och innehåller inte konkreta åtgärdsplaner. Uppgifter om genomförda åtgärder har därför hämtats från andra källor och tidsperioden för datauttaget har satts till samma period som trafiksäkerhetsprogrammet avser. Huddinge kommun har en trafiksäkerhetsplan som antogs av kommunfullmäktige 2017. För analysen har dock 2014 satts som startår för att få en längre analysperiod, en femårsperiod är ofta rekommenderad tidsperiod för analys av olyckor. Genom att analysen till stor del utgått från data från Jesper Larssons mastersuppsats som genomfördes våren 2019, har perioden också varit given genom Jesper Larssons arbete.

Trafiksäkerhetsåtgärderna utgörs av 73 trafikåtgärder vilka avser uppdrag som gått till olika entreprenadföredrag under perioden 2014–2018 (har erhållits genom Jesper Larssons mastersuppsats). Därutöver har även ett uttag gjorts av uppgifter om farthinder respektive GCM-passager från NVDB, daterade 2014–2019. Synpunkter har erhållits via Jesper Larssons dataunderlag vilket innebär 400 synpunkter på hastigheter under perioden 2014–2018 som hämtats från Samhällsbyggnadsnämnden diarium (för 2014) och Kommunstyrelsens diarium (för 2015–2018) och sällats/sorterats av Jesper Larsson. Uppgifter om antal skadade i trafiken har hämtats från STRADA för tidsperioden 2014–2018 och avser antal dödade och skadade personer i olyckstyperna ”kollisionsolyckor mellan fotgängare och motorfordon” respektive ”kollisionsolyckor mellan cykel/moped och motorfordon” (totalt 155 personer).

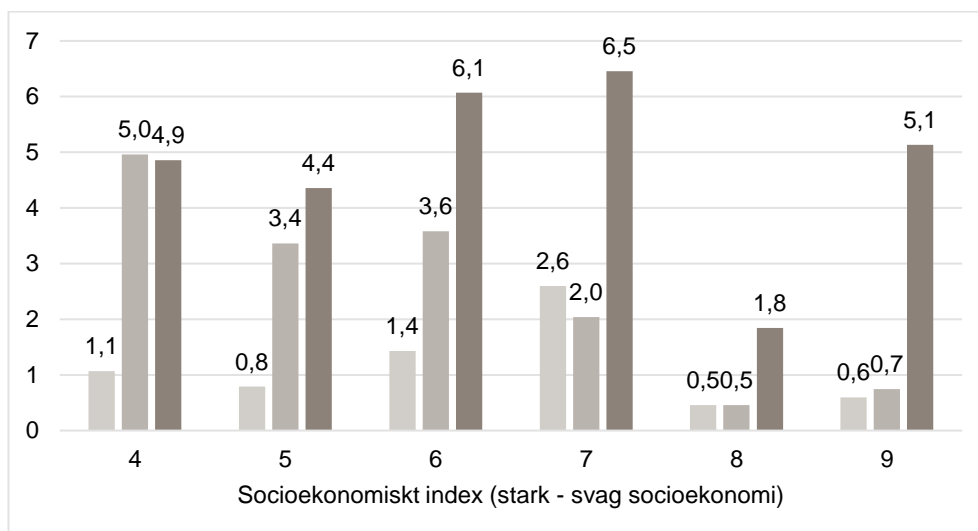
I nästföljande avsnitt presenteras resultatet från den geografiska fördelningsanalysen i diagram och urval av kartbilder: för socioekonomi och andel utlandsfödda (bland nattbefolkningen) samt för andel kvinnor och män av dagbefolkningen.

Socioekonomi

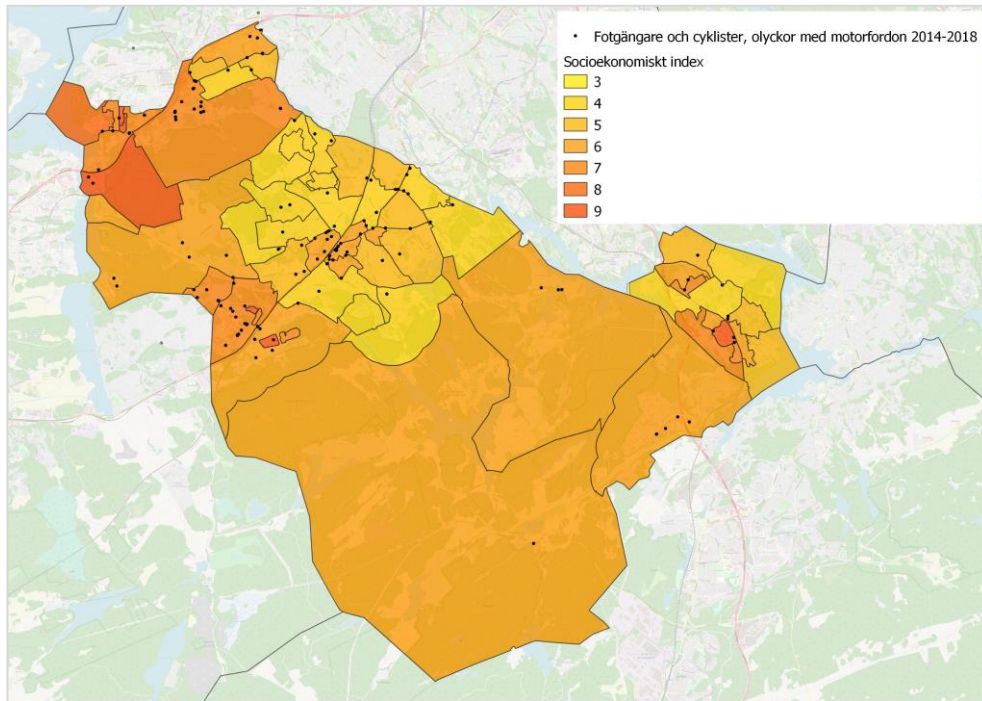
Medborgarnas synpunkter på trafiksäkerhet och genomförda trafiksäkerhetsåtgärder i Huddinge kommun uppvisar till viss del en ojämn fördelning mellan områden med olika socioekonomisk status, se Figur 3-22 och Figur 3-23. Områden med svagast socioekonomi (med ett socioekonomiskt index på 8 eller 9) uppvisar både lägst antal synpunkter per capita och har också tilldelats lägst antal åtgärder *baserat på uppdrag till entreprenadföretag*. Om det beror på att dessa områden i större utsträckning finns i så kallade SCAFT-områden med en stor del trafikseparerat gång- och cykelnät, eller om det beror på en faktisk förfördelning, är svårt att säga. Om man däremot tittar på trafiksäkerhetsåtgärder i form av *registrerade farthinder och GCM-passager i NVDB* så finns inte samma förfördelning. Det båda datakällorna visar på motstridiga resultat.



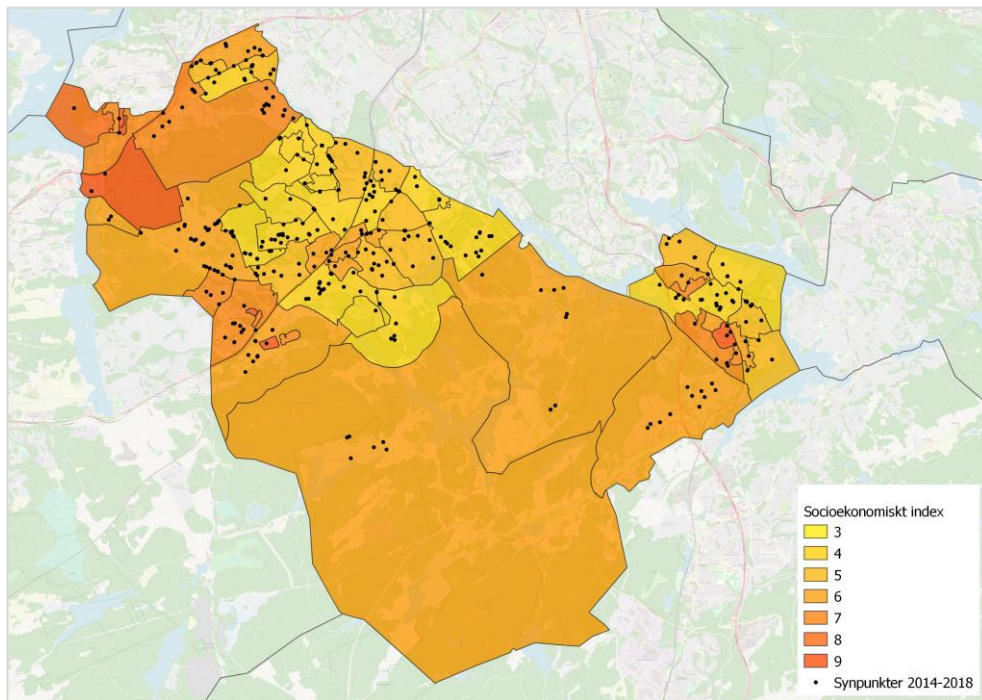
Figur 3-22 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter på trafiksäkerhet och ■ trafiksäkerhetsåtgärder (**baserat på uppdrag till entreprenadföretag**) per 1000 invånare per DeSO i Huddinge kommun utifrån socioekonomi. Observera att lågt socioekonomiskt index betyder stark socioekonomi och vice versa.



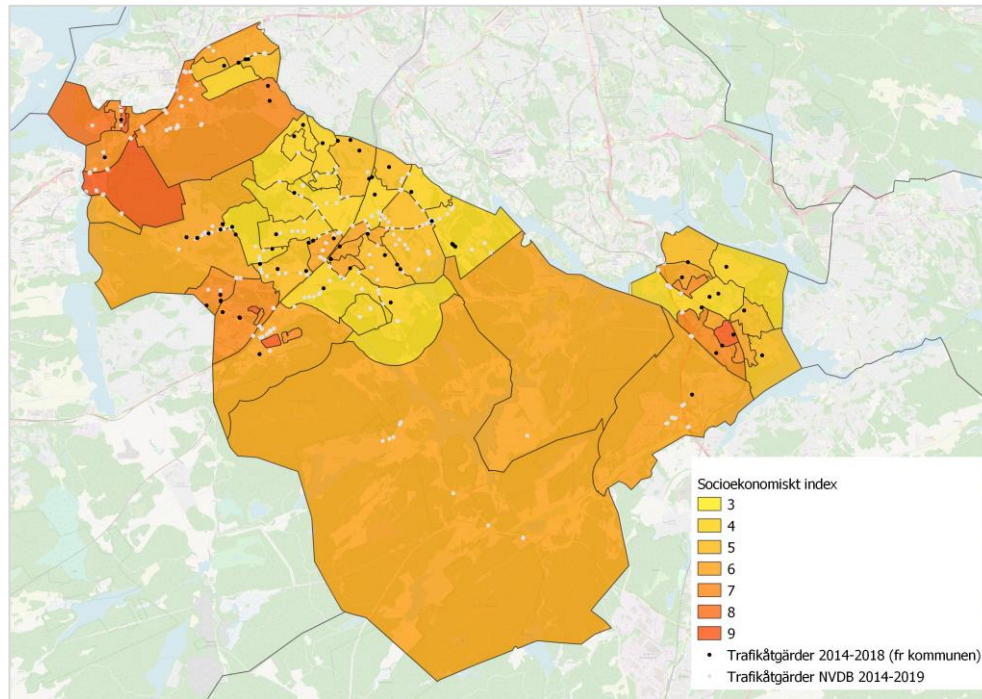
Figur 3-23 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter på trafiksäkerhet och ■ trafiksäkerhetsåtgärder (**farthinder och GCM-passager från NVDB**) per 1000 invånare per DeSO i Huddinge kommun utifrån socioekonomi. Observera att lågt socioekonomiskt index betyder stark socioekonomi och vice versa.



Figur 3-24 Antal dödade och skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon för Huddinge kommun under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa).



Figur 3-25 Medborgares synpunkter på trafiksäkerhet i Huddinge kommun under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa).



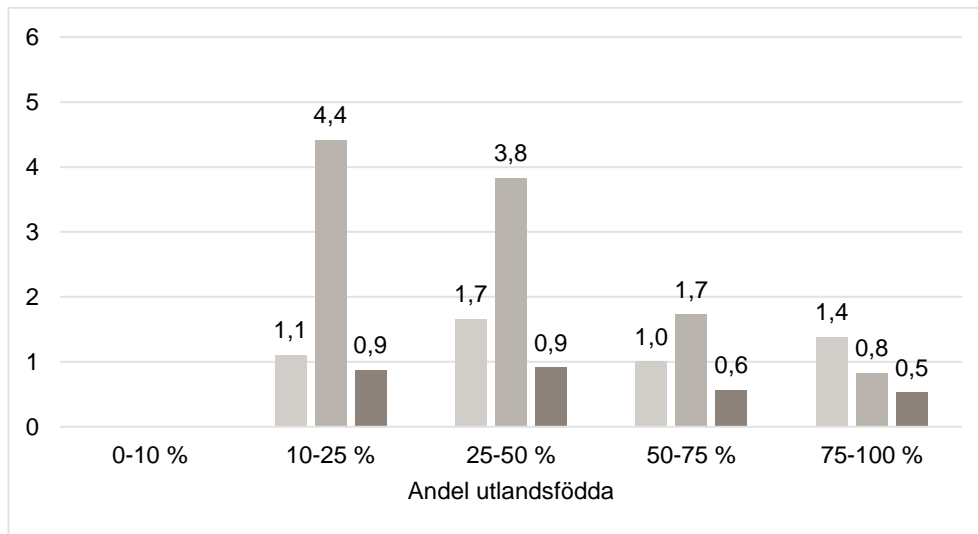
Figur 3-26 Trafiksäkerhetsåtgärder (baserat på uppdrag till entreprenadföretag) som genomförts i Hudinge kommun under perioden 2014–2018 samt trafiksäkerhetsåtgärder i form av farthinder och GCM-passager ur NVDB för perioden 2014–2019. I bakgrunden visas socioekonomiskt index per DeSO (lågt index innebär svag socioekonomi och vice versa).

Andel utlandsfödda

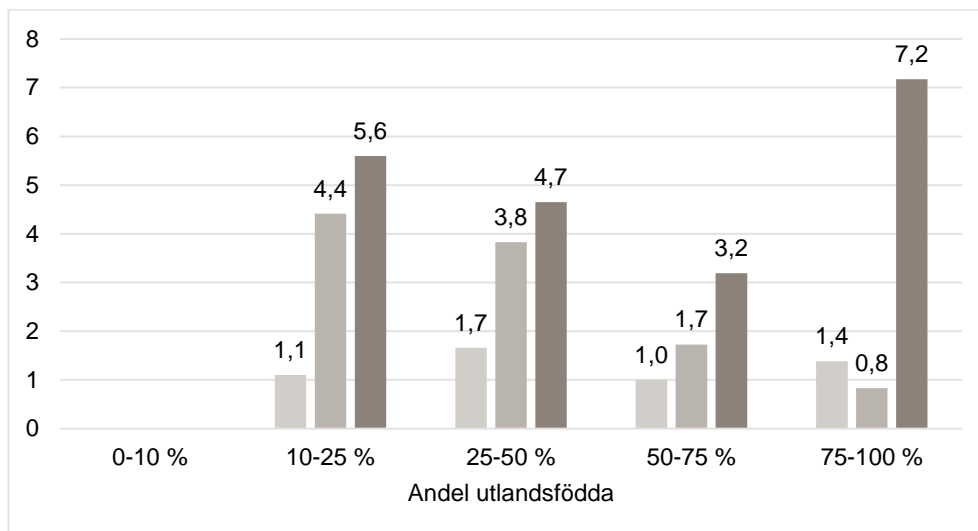
Andel utlandsfödda är en faktor som till stor del samvarierar med socioekonomi; i många områden med låg socioekonomisk status finns också en stor andel utlandsfödda personer. Det är en stor skillnad i hur många synpunkter på trafiksäkerhet som inkommer till kommunen beroende på andelen utlandsfödda i områdena: ju högre andel utlandsfödda, desto färre synpunkter (se Figur 3-27). Som påtalades ovan återfinns många av dessa områden i så kallade SCAFT-områden med en stor del trafikseparerat trafiknät, men underrepresentationen är sannolikt också ett resultat av språkbarriärer och andra kunskapsrelaterade och kulturella barriärer som gör det mindre sannolikt att de boende hör av sig till kommunen.

Hur genomförda trafiksäkerhetsåtgärder fördelar sig på områden med olika andel utlandsfödda är det svårt att dra slutsatser om. Figur 3-27 visar att trafiksäkerhetsåtgärder baserat på uppdrag till *entreprenadföretag* uppvisar till viss del en ojämn fördelning beroende på andelen utlandsfödda; något fler åtgärder per capita tilldelas områden med lägre andel utlandsfödda. I Figur 3-28 visas att antalet registrerade farthinder och GCM-passager (ur NVDB) är störst i områdena med över 75 % utlandsfödda, men i övrigt linjärt avtagande med andelen utlandsfödda. Oavsett vilken datakälla som åtgärder kommer från, verkar det inte finns någon överensstämmelse med hur antalet skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon fördelar sig mellan områdena.

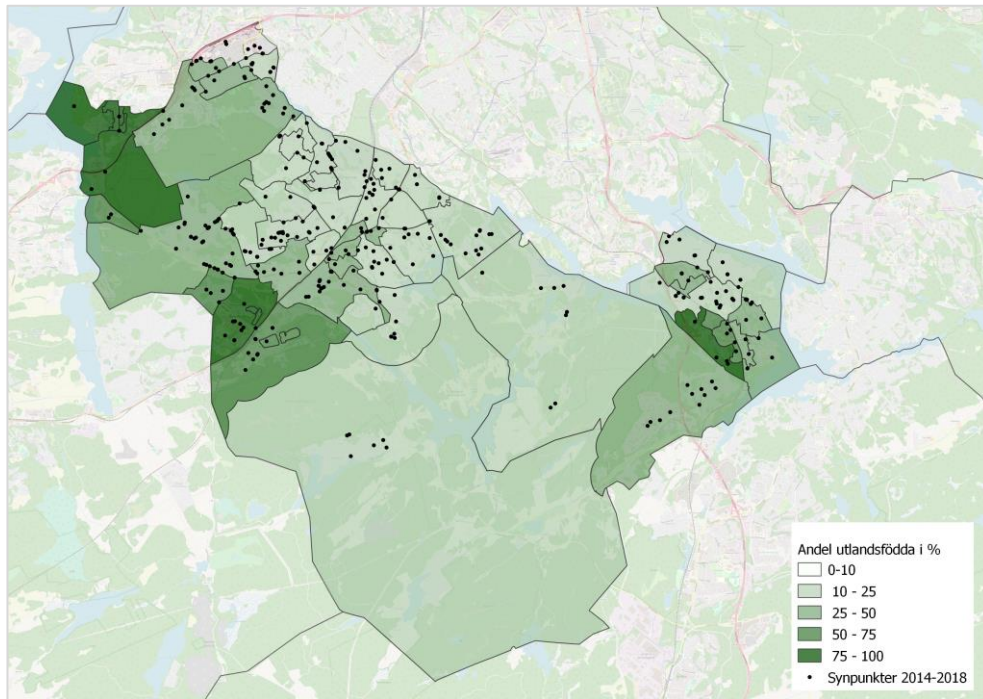
Kartbild över synpunkterna och trafiksäkerhetsåtgärderna finns nedan.



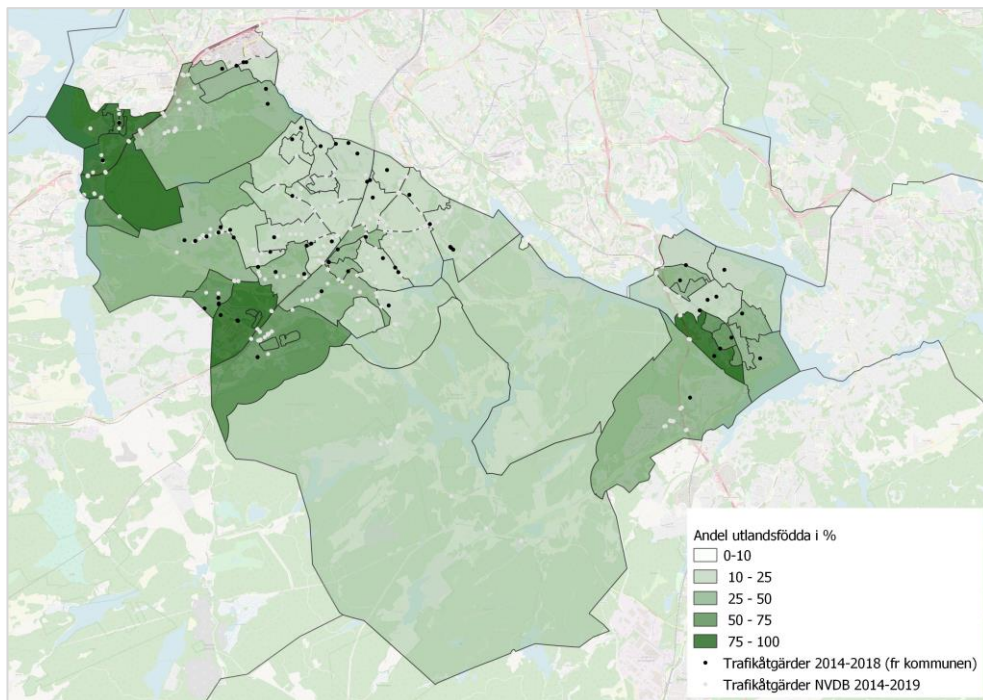
Figur 3-27 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter på trafiksäkerhet och ■ trafiksäkerhetsåtgärder (baserat på uppdrag till entreprenadföretag) per 1000 invånare per DeSO i Huddinge kommun utifrån andel utlandsfödda.



Figur 3-28 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter på trafiksäkerhet och ■ trafiksäkerhetsåtgärder (farthinder och GCM-passager från NVDB) per 1000 invånare per DeSO i Huddinge kommun utifrån andel utlandsfödda.



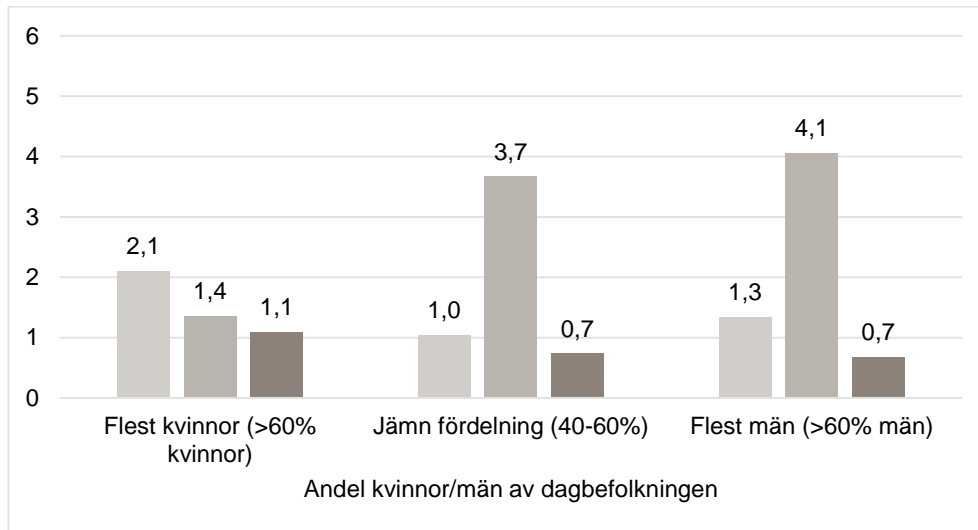
Figur 3-29 Medborgares synpunkter på trafiksäkerhet i Huddinge kommun under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas andel utlandsfödda per DeSO.



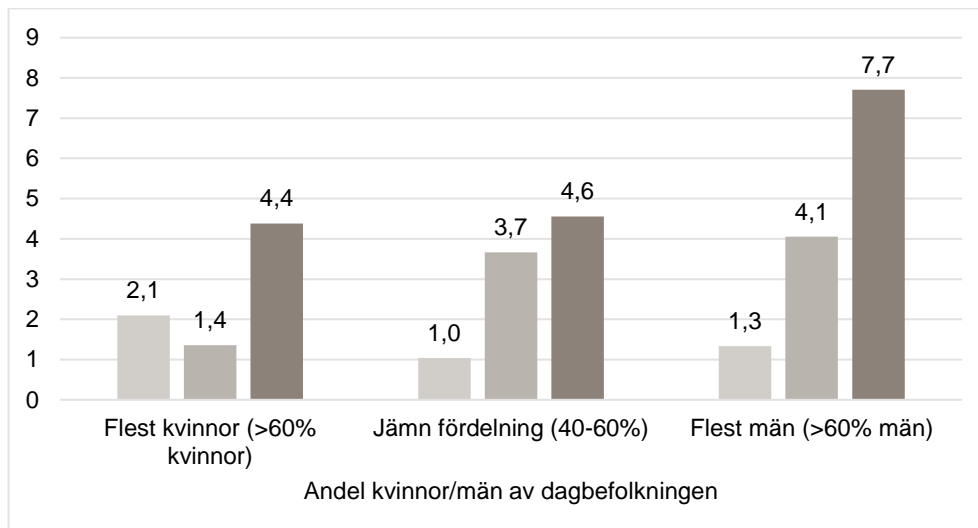
Figur 3-30 Trafiksäkerhetsåtgärder (baserat på uppdrag till entreprenadföretag) som genomförts i Huddinge kommun under perioden 2014–2018 samt trafiksäkerhetsåtgärder i form av farthinder och GCM-passager ur NVDB för perioden 2014–2019. I bakgrunden visas andel utlandsfödda per DeSO.

Andel kvinnor/män av dagbefolkningen

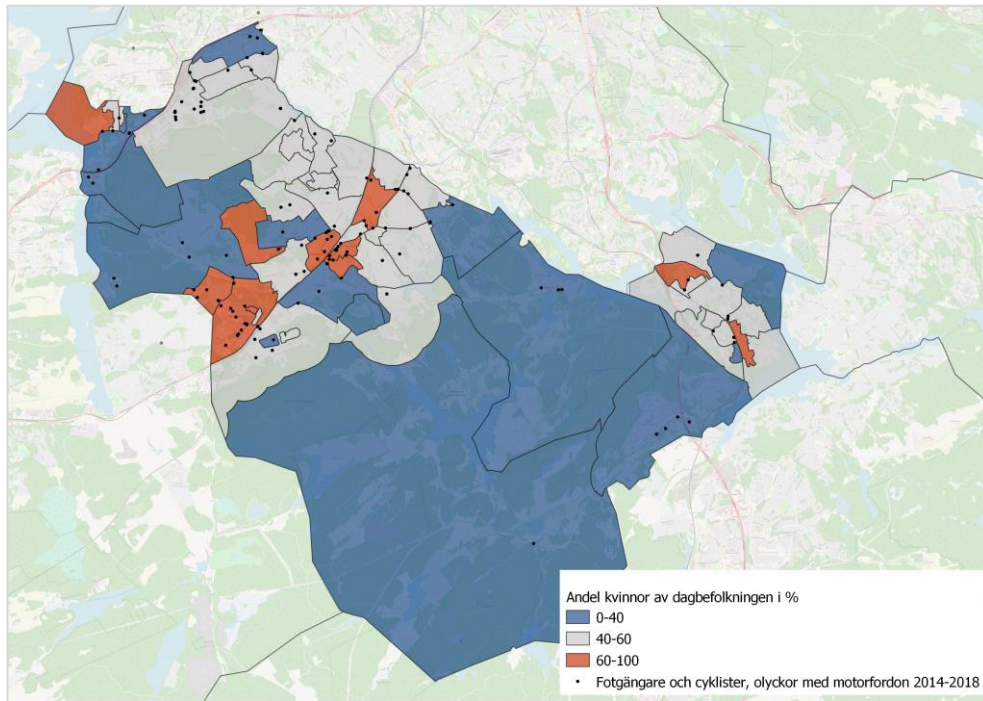
Andelen kvinnor och män i dagbefolkningen visar andelen kvinnliga eller manliga förvärvsarbetande i områdena. Områdena med hög andel manliga förvärvsarbetande har fler synpunkter på trafiksäkerheten per capita. Däremot uppvisas motstridiga resultat i Figur 3-31 och Figur 3-32 för hur antalet genomförda trafiksäkerhetsåtgärder påverkas av könsfördelningen hos dagbefolkningen.



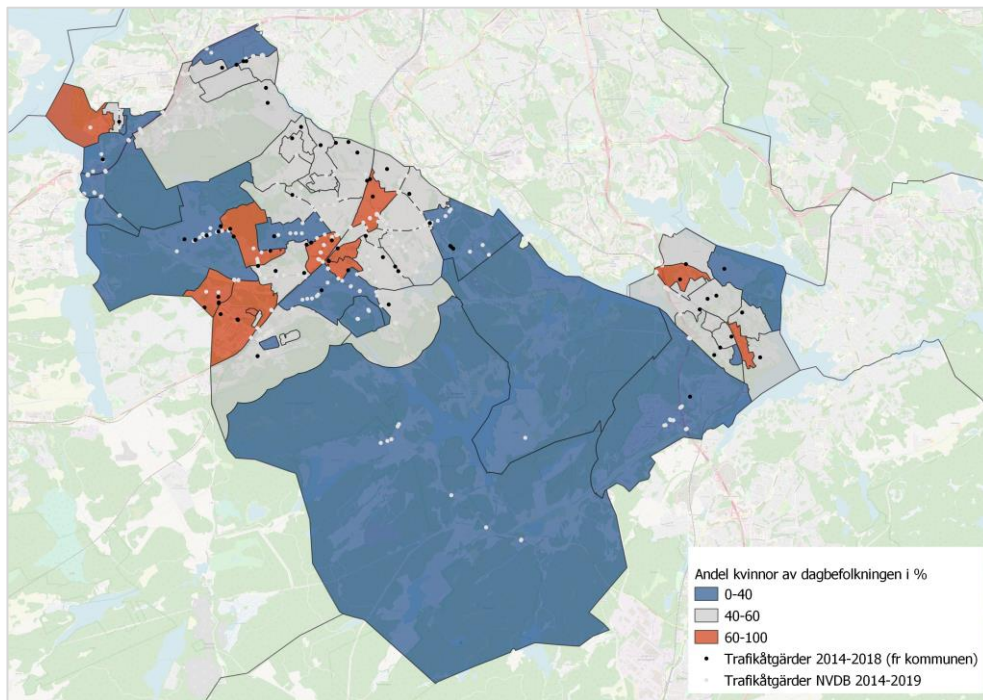
Figur 3-31 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter på trafiksäkerhet och ■ trafiksäkerhetsåtgärder (baserat på uppdrag till entreprenadföretag) per 1000 invånare per DeSO i Huddinge kommun utifrån andel kvinnor/män av dagbefolkningen.



Figur 3-32 Antal ■ skadade personer, ■ synpunkter på trafiksäkerhet och ■ trafiksäkerhetsåtgärder (farthinder och GCM-passager från NVDB) per 1000 invånare per DeSO i Huddinge kommun utifrån andel kvinnor/män av dagbefolkningen.



Figur 3-33 Antal dödade och skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon för Huddinge kommun under perioden 2014–2018. I bakgrunden visas andel kvinnor/män av dagbefolkningen per DeSO.



Figur 3-34 Trafiksäkerhetsåtgärder (baserat på uppdrag till entreprenadföretag) som genomförts i Huddinge kommun under perioden 2014–2018 samt trafiksäkerhetsåtgärder i form av farthinder och GCM-passager ur NVDB för perioden 2014–2019. I bakgrunden visas andel kvinnor/män av dagbefolkningen per DeSO.

3.4 Sammanfattande analys

Nedan ges en sammanfattande analys av trafiksäkerhetsarbetet i tre kommuner (Lund, Göteborg och Huddinge) utifrån ett rättviseperspektiv. Frågan för analysen är hur fördelningen av olyckor, medborgares synpunkter på trafiksäkerhet och kommuners trafiksäkerhetsåtgärder ser ut för olika områden beroende på socioekonomi och demografi. Utgångspunkten är de geografiska fördelningsanalyser som presenteras i avsnitt 3.1–3.3. Rättviseperspektivet som anläggs tar hänsyn till att människor är så olika att hänsyn måste tas till olika erfarenheter och förutsättningar som behöver tillgodoses, särskild hos missgynnade grupper.

Vem hör av sig till kommunen med synpunkter?

Områden med svag socioekonomi eller med hög andel utlandsfödda står för en mindre andel av de synpunkter på trafiksäkerhet som inkommit till de tre studerade kommunerna. Även Larsson (2019) visade i sin analys av data från Huddinge att områden med hög inkomstnivå visade upp fler synpunkter på trafiksäkerhet per capita, men också områden med hög andel hushåll av typen ”sambonde med barn”.

Underrepresentationen som visas i det här forskningsprojektet vittnar om mindre delaktighet i samhället hos socioekonomiskt svaga grupper och personer födda utanför Sverige. Det sistnämnda är sannolikt också ett resultat av språkbarriärer och andra kunskapsrelaterade och kulturella barriärer som gör det mindre sannolikt att de boende hör av sig till kommunen. Socioekonomi och etnicitet är två faktorer som samvarierar och förstärker varandra i termer av utanförskap.

Litteraturstudien i kapitel 2 visade på en förhöjd olycksrisk hos socioekonomisk svaga grupper. Enligt Phelan m.fl. (2010) prioriterar inte socioekonomisk svaga grupper sin hälsa och säkerhet i samma utsträckning, vilket hindrar medicinska framsteg och policyinnovation att omsättas till förbättrad hälsa hos hela befolkningen. Phelan menar att det beror på olika tillgång till kunskap, makt, pengar och sociala nätverk hos människor. Människor med kunskap om trafiksäkerhet och hur synpunkter kan förmedlas, och som har en starkare relation till kommunen, kan tänkas ha en större benägenhet att lämna synpunkter. Lutfey & Freese (2005) menar att det även kan finnas andra sociala strukturer som kan påverka människors vilja att lämna synpunkter; det kan exempelvis av vissa människor även anses vara ”töntigt” (Larsson, 2019).

I vilka områden genomförs trafiksäkerhetsåtgärder?

Det är svårt att dra entydiga slutsatser om hur trafiksäkerhetsåtgärder fördelar sig på områden med olika socioekonomi och demografi baserat på resultaten från analysen. I Lund hade socioekonomiskt svaga områden och områden med hög andel utlandsfödda tilldelats färre åtgärder, men i Göteborg var det en ökning i antalet genomförda åtgärder med socioekonomisk svaghet och andelen utlandsfödda i områdena (med undantag för det allra svagaste området). I Huddinge kommun gav två olika datakällor för åtgärder motstridiga resultat.

Samtal med tjänstepersoner på Göteborgs stad förklarar Göteborgs resultat med att staden de senaste tio åren arbetar mer systematiskt med trafiksäkerheten än vad man gjorde tidigare. När staden började arbeta med trafiksäkerhet på 90-talet

kan det (hypotetiskt) vara så att man började på platser där medborgare klagade mest. Numera är angreppssättet mer systematiskt.

Samtliga kommuner hade genomfört minst antal trafiksäkerhetsåtgärder i de mest "utsatta" områdena, det vill säga områden med allra svagast socioekonomi eller högst andel utlandsfödda. Om det beror på att dessa områden i större utsträckning återfinns i så kallade SCAFT-områden med en stor del trafikseparerat gång- och cykelnät och därmed mindre behov av dessa trafiksäkerhetsåtgärder, eller om det beror på en faktisk förfördelning, är svårt att säga baserat på denna analys. Även antalet skadade fotgängare och cyklister i kollision med motorfordon är relativt lågt i dessa områden, vilket kan bero på andra resvanor hos utlandsfödda som cyklar i betydligt mindre utsträckning än andra.

Det var också intressant att titta på diskrepansen mellan antalet synpunkter och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i områdena. I både Lund och Huddinge finns det socioekonomiskt svaga områden med invånare som hör av sig med synpunkter i relativt låg utsträckning i förhållande till antalet trafiksäkerhetsåtgärder som de tilldelas. I Lund finns socioekonomiskt starka områden vars invånare hör av sig till kommunen i hög utsträckning, men som tilldelas betydligt färre åtgärder, vilket kan bero på att dessa områden till stor del är villaområden och därmed inte är en del av det vägnät som prioriteras i kommunens åtgärdsplaner.

Kvinnor och män uppvisar olika resvanor och riskbeteenden, och kvinnor värderar i genomsnitt trafiksäkerhetsåtgärder högre än vad män gör. Analys gjordes därför även av genomförda trafiksäkerhetsåtgärder i områden med olika andel kvinnor och män i dagbefolkningen. Här var det dock svårt att dra entydiga slutsatser.

Hur hänger olyckor, synpunkter och åtgärder samman?

Kommunernas trafiksäkerhetsarbete sker i regel inom ramen för ett trafiksäkerhetsprogram eller liknande. Tanken i projektet har varit att det under en viss tidsperiod inträffar trafikolyckor och att medborgare hör av sig till kommunen med synpunkter på trafiksäkerheten. Det kan ju också vara så att incidenter (nästanolyckor) bidragit till en känsla av otrygghet och därmed lett till synpunkter. Med utgångspunkt i inkomna synpunkter, och de mål och aktiviteter som fastslås av kommunens trafiksäkerhetsprogram, genomför kommunen trafiksäkerhetsåtgärder i syfte att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Frågan för analysen har varit hur dessa olyckor, synpunkter och åtgärder fördelar sig mellan områden med olika socioekonomi och demografi.

Det är dock svårt att i praktiken studera detta teoretiska samband. Till exempel är det svårt att sätta tidsperioden för analysen av olyckor, synpunkter och åtgärder. Är det från dag 1 när trafiksäkerhetsprogrammet antas som det börjar ge verkan eller kan man anta att det är först när åtgärder börjar genomföras inom ramen för programmet som det börjar ge effekt – och när det då i så fall? Likaså finns det metodmässiga svårigheter som rör valet av datakällor för åtgärderna. I analysen har olika källor använts, till exempel NVDB för uppgifter om farthinder och GCM-passager, kommunens egen databas med genomförda trafiksäkerhetsobjekt samt uppdrag som gått till entreprenörer, och i vissa fall har analysen gett motstridiga resultat. Vidare är det så att synpunkter registreras där personer som hör av sig bor, men synpunkten kan röra ett annat område.

Som diskuterats ovan finns det också många andra faktorer som påverkar var åtgärder genomförs, till exempel i ett område med stor del trafikseparerat gång- och cykelnät är behovet av trafiksäkerhetsåtgärder mindre och gator i villaområden är sällan prioriterade i kommuners åtgärdsplaner.

Vem har ”makten” i trafiksäkerhetsarbetet?

Trafiksäkerheten är *inte* jämnt fördelad sett utifrån hur antalet skadade personer i trafiken fördelar sig mellan olika grupper beroende på socioekonomi och etnicitet, se även liknande slutsatser i kapitel 2. Även synpunkter på trafiksäkerhet till kommunen, och till viss del genomförda trafiksäkerhetsåtgärder, fördelar sig olika mellan områden med olika befolkningssammansättning. Synpunktslämnandet kan ses som ett uttryck för makt i termer av delaktighet och inflytande i samhället. Att en grupp får gehör för sina ”behov” genom exempelvis att kommunen genomför olika åtgärder som gör det bättre och säkrare för den gruppen är också ett uttryck för makt och inflytande. I en rättvis trafikplanering beaktas olika grupper förutsättningar och värderingar, och tillmäts lika stor vikt. Det är viktigt att visa på skillnader och skevheter för att kunna hantera eventuella ojämlikheter. På så vis utgör analysen som presenteras i denna rapport ett viktigt planeringsunderlag.

4. Syntes och rekommendationer

4.1 Diskussion och slutsatser

I detta avsnitt pekas några slutsatser ut för hur trafiksäkerheten är fördelad i Sverige mellan olika grupper utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. Utgångspunkten är den litteratursammanställning, olycks-/skadeanalys och geografiska fördelningsanalys som presenterats i kapitel 2–3. Genusperspektivet som anläggs tar hänsyn till att det finns en mångfald av kvinnor och män, det vill säga att erfarenheter och förutsättningar inte bara beror på kön utan också på ålder, socioekonomi, etnicitet och så vidare. Rättviseperspektivet utgår från att människor är så olika att hänsyn måste tas till olika erfarenheter och förutsättningar som behöver tillgodoses, särskild hos missgynnade grupper.

Kvinnor blir oftare påkörda än män

En analys av olycksdata från försäkringsbolaget IF visar att kvinnor oftare blir påkörda som fotgängare än vad män blir, och att män oftare är de som kör på fotgängare. Det framkommer att 7 av 10 bilförare som varit inblandade i fotgängarolyckor under perioden 2013–2017 är män, medan 6 av 10 påkörda fotgängare är kvinnor. Det motsvarar de resultat som presenterades av Isaksson-Hellman (2011) för de fotgängarolyckor som inträffade 2000–2009. I de olyckor som manliga bilförare var involverade i var krockvåldet dessutom högre än då föraren var en kvinna, vilket tyder på att hastigheten i kollisionen var högre. Resultatet kan inte förklaras genom olika exponering. Även med hänsyn till att kvinnor går mer (och män kör mer bil i termer av reslängd) så har fortfarande kvinnor högre skaderisk som fotgängare och män högre risk att köra på fotgängare. Könsskillnader finns också för cyklisters kollisionsolyckor med personbil, men i något mindre utsträckning än för fotgängares kollisionsolyckor enligt olycksanalysen.

Maktförskjutning i trafiken

Den skeva utsattheten för kollisionsolyckor ger signaler om en ”maktförskjutning” i gaturummet – från gående till bilister, och från kvinnor till män. Resultaten från olycksanalysen visar att kvinnor som rör sig till fots är utsatta för en högre risk än män. Visserligen löper män större risk att dödas eller skadas i trafiken, men i den mån kvinnor dödas i trafiken är det generellt sett en man som kör på dem, vilket visar på en maktsymmetri mellan könen och mellan bilister och gående.

Det finns också tydliga könsskillnader i hur kvinnor och män värderar olika aspekter i trafikplaneringen. Kvinnor uppvisar andra attityder och beteenden vad gäller mobilitet, till exempel reser de mer hållbart och betar sig mer hänsynsfullt i trafiken (Kronsell m.fl., 2016). Samtidigt som kvinnor generellt betar sig mer hänsynsfullt i trafiken upplever kvinnor också trafiken som mer riskfylld och är mer positiva till åtgärder för ökad trafiksäkerhet (Bernhoft & Carstensen, 2008;

Trafikverket Publikation 2018:140). Även en rapport från europeiska trafiksäkerhetsmyndigheten (2013) visar att kvinnor har en mer positiv attityd till trafikregler och trafiksäkerhet än vad män har, och att dödstalen skulle sjunka med cirka 20 % om män betedde sig som kvinnor i trafiken. Det visar att mäns attityder till trafiksäkerhet och beteenden i trafiken tycks påverka kvinnor (och andra mäns) trafiksäkerhet negativt. Kvinnor å andra sidan hotar inte män med sitt beteende i samma utsträckning.

Det är dock mer komplext än att kvinnor kan kategoriseras som säkra bilförare och män som trafikfarliga. Studier visar att grupper av kvinnor och män som båda kör regelbundet har mer lika beteende och inställning, där deras upplevelse av sig själva som kompetenta bilförare bidrar till större risktagande (Balkmar, 2009; Vägverket Publikation 2005:10). På en systemnivå syns dock en asymmetri i utsatthet i trafiken där män i högre utsträckning har ett trafikfarligt beteende som drabbar kvinnor negativt.

Synen på fallolyckor i olycksstatistiken

De klart flesta fotgängarna och cyklisterna skadas i singelolyckor, inte i kollision med motorfordon. Singelolyckorna står för över 90 % av antalet allvarligt skadade fotgängare, varav ungefär 70 % är kvinnor, och knappt 80 % av antalet allvarligt skadade cyklister (Berntman, 2015; Niska & Eriksson, 2013).

Analysen av singelolyckor bland fotgängare och cyklister som gjorts inom projektet visar att risken att kvinnor skadas allvarligt i singelolyckor som fotgängare är dubbelt så stor som risken att män gör detsamma. Däremot är män överrepresenterade i dödsfallen. Det är de allra äldsta kvinnorna (65–84 år) som har en mycket högre risk att allvarligt skadas i singelolycka som fotgängare i relation till reslängd. Denna ökning i risk börjar redan i åldern 45–64 år, det vill säga i en yrkesverksam grupp, vilket även visas av Berntman (2015).

Ett hinder för att åtgärder som rör kvinnors, och särskilt äldre kvinnors, utsatthet i trafiken ska prioriteras, rör det faktum att fallolyckor för gående är exkluderade i den officiella olycksstatistiken. De räknas helt enkelt inte som en vägtrafikolycka. Fallolyckor är inte en del av de mål eller indikatorer som används i Trafikverkets målstyrning för ökad trafiksäkerhet inom ramen för Nollvisionen, men rapporteras i den årliga analysrapporten (se till exempel Trafikverket Publikation 2019:90). Enligt Bacchis teoretiska ramverk för policyanalys (2009; 2007; 1999) är det de aspekter som problematiseras i målformuleringar i styrande dokument det som också kommer att prioriteras i beslutsfattande. Är inte fallolyckor för gående representerat i den officiella statistiken är det inte heller lika troligt att det prioriteras vid val av åtgärder. Även Berntman (2015) ifrågasätter varför fallolyckor inte ingår i officiella olycksstatistiken.

Socioekonomi, etnicitet och makt i trafikplaneringen

Socioekonomi och etnicitet är två faktorer som samvarierar och förstärker varandra i termer av utanförskap. Områden med svag socioekonomi, eller med hög andel utlandsfödda, står i de tre analyserade kommunerna (Lund, Göteborg och Huddinge) för en mindre andel av de synpunkter på trafiksäkerhet som inkommit till kommunerna. Underrepresentationen vittnar om mindre delaktighet i samhället hos socioekonomiskt svaga grupper och personer födda utanför

Sverige. Det sistnämnda är sannolikt också ett resultat av språkbarriärer och andra kunskapsrelaterade och kulturella barriärer som gör det mindre sannolikt att de boende hör av sig till kommunen.

Litteraturgenomgången visade på en förhöjd olycksrisk hos socioekonomiskt svaga grupper. En studie menar att socioekonomisk svaga grupper inte prioriterar sin hälsa och säkerhet i samma utsträckning som andra grupper, vilket beror på olika tillgång till kunskap, makt, pengar och sociala nätverk hos människor (Phelan m.fl., 2010). Människor med kunskap om trafiksäkerhet och hur synpunkter kan förmedlas, och som har en starkare relation till kommunen, kan tänkas ha en större benägenhet att skicka in synpunkter (Larsson, 2019).

I analysen i de tre kommunerna undersöktes också hur kommunernas genomförda trafiksäkerhetsåtgärder fördelar sig på områden med olika socioekonomi och etnicitet, men det var svårt att dra entydiga slutsatser. I Lund hade socioekonomiskt svaga områden, och områden med hög andel utlandsfödda, tilldelats färre åtgärder, men i Göteborg var det istället en ökning i antalet genomförda åtgärder i sådana områden (med undantag för det allra ”svagaste” området). Samtal med tjänstepersoner på Göteborgs stad menar att staden de senaste 10–20 åren arbetar mer systematiskt med trafiksäkerhet än vad man gjorde på exempelvis 1990-talet då man sannolikt först åtgärdade där medborgare klagade mest.

Jämställd trafikplanering med GC som norm

Sverige och andra länder står i en övergång från en bilorienterad samhällsplanering till en trafik- och stadsplanering med människan i fokus och som utgångspunkt. Det finns de som skulle kalla det för ett ”paradigmskifte”. Våra städer och transportsystem utformas alltmer med människan som dimensionerande förutsättning och med en strävan mot en mer hållbar utveckling. Det är i linje med såväl Nollvisionen som de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

Att planera våra städer och transportsystem med gående och cyklister som norm innebär exempelvis att ge dessa grupper tillräckliga ytor och framkomlighet (året om) och att säkerställa rimliga hastighetsnivåer hos motortrafiken. I en underlagsrapport till Trafikanalys argumenterar Wennberg & Sundberg (2016) för att 40 km/h som bashastighet i tätort innebär ett närmande till en planering med människan i fokus.² I en trafikplanering som medvetet främjar gång- och cykeltrafik är hastigheten en viktig parameter. Ett trafiksäkert system har dessutom små hastighetskillnader mellan de trafikanter som samsas på samma ytor. Gående och cyklister är ofta förpassade till gemensamma ytor, trots att hastighetskillnaderna dem emellan kan vara stora. Genom lägre fordons hastigheter kan ytor i stadsrummet som annars används av motortrafiken tillgängliggöras för vissa cyklister och mikromobilitet. På så vis kan trygghets- och kapacitetsproblemet i GCM-nätet och kollisioner mellan oskyddade trafikanter undvikas.

Samtidigt finns indikationer på otillräckliga resurser för att skapa en säker, trygg och attraktiv infrastruktur för gående och cyklister. Svensk cykling (2018) menar att endast cirka 1 % av den nationella transportbudgeten går till cykelåtgärder. Trafikverkets analysrapport för trafiksäkerhetsutvecklingen visar att endast 36 %

² Inför 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety i Stockholm 2020 har en vetenskaplig expertgrupp tagit fram rekommendationer som fastslår att fordons hastighet bör begränsas till 30 km/h i tätort.

av landets prioriterade gång- och cykelvägar underhålls med god kvalitet under 2017/2018 samt att andelen säkra GCM-passager är 27 % (Trafikverket Publikation 2019:90). Detta samtidigt som cyklister är överrepresenterade bland allvarligt skadade under perioden 2011–2018. Det finns anledning att ifrågasätta hur prioriterade gående och cyklister är i praktiken.

Grupper som generellt reser mindre bil, till exempel kvinnor, äldre, barn, personer med funktionsnedsättningar, utlandsfödda och socioekonomiskt svaga grupper, får positiva trafiksäkerhets- och mobilitetseffekter av en trafik- och stadsplanering med gående och cyklister som norm. Barns möjlighet till säker och självständig mobilitet är också en jämställdhetsfråga, inte minst genom att den större andel kvinnor än män hämtar och lämnar barn i skolan, en del av det obetalda hem- och omsorgsarbetet enligt jämställdhetspolitiken.

4.2 Rekommendationer

I detta avsnitt presenteras några rekommendationer som syftar till att uppnå ett trafiksäkerhetsarbete som bättre beaktar jämställdhet och rättvisa.

För att kunna inkludera människors olika förutsättningar, värderingar och prioriteringar i praktisk trafikplanering är det först och främst viktigt att synliggöra skillnader. Det kan vara att använda sig av könsuppdelade data och analyser, eller andra former av analyser varav några presenteras i denna rapport. De utgör viktiga planeringsunderlag.

Det räcker inte med att visa hur olyckor och skador fördelar sig mellan olika grupper, till exempel mellan kvinnor och män, även om synliggörandet av skillnader är ett viktigt första steg. Vi måste också gräva djupare än så och finna tankesätt och metoder som gör att olika gruppers förutsättningar och perspektiv systematiskt beaktas.

Centralt för ett genusperspektiv är att ha ett kritiskt, det vill säga ett problematiserande, reflekterande och ifrågasättande förhållningssätt. I trafiksäkerhetsarbetet kan det innebära att aktivt analysera och tänka kring frågor som exempelvis:

- ▶ Vad studeras och vad studeras inte i våra undersökningar och utredningar?
- ▶ Vems ”behov” är det som adresseras i våra åtgärder? Vems perspektiv är det som får gehör?
- ▶ Vilka grupper har goda möjligheter att på ett säkert och tryggt sätt tillgoda sin dagliga mobilitet och vilka har det inte?
- ▶ Varför satsar vi på en viss åtgärd och vad får det för konsekvenser?
- ▶ Vad satsar vi inte eller endast lite på?

Baserat på flera forskningsstudier kan konstateras att kvinnor och män har olika resvanor där män reser betydligt längre och särskilt med bil. Resvanorna är inte bara kopplade till olika tillgång till bil eller ekonomiska förutsättning, utan det ligger också olika värderingar till grund för de val som människor gör. Kvinnor som grupp är betydligt mer positivt inställda till att resa hållbart, till att hålla hastigheten och till olika åtgärder som gör det bättre för trafiksäkerheten och miljön jämfört med vad män är. Kvinnor och män har dock olika mycket makt och inflytande i politiken, särskilt i politiska organ där praktiska beslut om transport

fattas, och det är maskulina normer som i hög grad styr trafikplaneringen. Baserat på tidigare forskning kan man sammanfattningsvis säga att kvinnor och män som grupp *beter sig olika, tycker olika och har olika makt*, se till exempel Kronsell m.fl. (2016), Kronsell m.fl. (2020) och Smidfelt Rosqvist (2020).

Med utgångspunkt i en insikt om att olika grupper, inte minst kvinnor och män, *beter sig olika, tycker olika och har olika makt* kan man formulera en enkel tankemodell. Trivector har utvecklat 3H-modellen som en struktur och enkelt ”tankeredskap” för att medvetandegöra och beakta olika gruppers förutsättningar, värderingar och prioriteringar i trafikplanering, se Figur 4-1.

3H-modellen innebär att resonera om hur olika grupper reser (handen), vad olika grupper tycker är viktigt vid utformning av transportsystemet (hjärtat) och hur vi inkluderar olika gruppers förutsättningar och värderingar i beslutsfattande (hjärnan). I figuren nedan har modellen kompletterats med ytterligare exempel på frågeställningar som rör trafiksäkerhet.



Figur 4-1 Exempel på frågor att ställa sig vid analys av hur olika grupper, till exempel kvinnor och män, och deras förutsättningar, värderingar och prioriteringar inkluderas i trafikplanering. 3H-modellen såsom utvecklad av Trivector är här kompletterad med frågor som rör trafiksäkerhet.

Avslutningsvis ges nedan några rekommendationer för att bättre beakta jämställdhet och rättvisa i trafiksäkerhetsarbetet:

- ▶ **Utbilda och bryta normer** – att förstå jämställdhet och rättvisa, och *varför* dessa perspektiv är viktiga att beakta och gå ut på att påverka genom trafikplanering, är en grundläggande insats bland både politiker och tjänstepersoner. Det handlar också om att bli medveten om vilka normer som råder och styr planeringen och beslutsfattande inom den egna organisationen för att på så vi kunna tänka i nya banor.
- ▶ **Systematiskt konsekvensbedöma åtgärdsplaner** – om alla åtgärder konsekvensbedöms innebär det ett synliggörande av de positiva och negativa konsekvenser som åtgärderna innebär för olika grupper, och av vilka grupper som gynnas respektive missgynnas av åtgärderna. Ett exempel är Lunds kommuns bedömning av jämställdhetspotentialen för

olika cykellänkar i cykelinvesteringsplanen som resulterade i att jämställdhet kunde adderas på som en av flera beslutsgrunder för vilka investeringar i planen skulle prioriteras, se Lund m.fl. (2017).

- ▶ **Köns- och åldersuppdelad statistik** är grundläggande för att kunna synliggöra och därmed hantera skillnader. Inom trafiksäkerhet presenteras ofta olycksdata åldersuppdelade, men inte alltid könsuppdelade. Ytterligare bakgrundsfaktorer är intressanta för statistik och analyser, till exempel socioekonomi och etnicitet.
- ▶ **Inkludera fallolyckor i officiell olycksstatistik** – som redan påtalats är det önskvärt att inkludera fotgängares fallolyckor i den officiella olycksstatistiken för att synliggöra dessa olyckor och på så vis ge fallolyckorna högre prioritet i budget, åtgärdsplaner och drift.
- ▶ **Mer forskning och uppföljningar** behövs om trafiksäkerhet och mobilitet hos olika grupper av oskyddade trafikanter utifrån faktorer (och en kombination av faktorer) såsom ålder, kön, socioekonomi och etnicitet.

5. Referenser

Andersson, B. (2001). Rädslans rum - trygghetens rum – ett forskningsobjekt om kvinnors vistelse i trafikrummet. Vinnova Rapport VR 2001:32.

Alfonzo, M. (2005). To walk or not to walk? The Hierarchy of Walking Needs. *Environment and Behaviour* 37(66):808-836.

Almén, M. (2016). Så här gör du: Jämställdhetsintegrering med intersektionellt perspektiv. En handledning för dig som arbetar med jämställdhetsintegrering på myndighet. Nationella Sekretariatet för Genusforskning.

Assum T, Nordbakke S (2013) Accidents risk and road safety among immigrants in Norway. Oslo, Norway: TØI, Transportøkonomisk institutt.

Bacchi, C. (1999). *Women, Policy and Politics: the construction of policy problems*. London: Sage.

Bacchi, C. (2007) What's the Problem represented to be? an Introduction http://www.flinders.edu.au/medicine/fms/sites/southgate_old/documents/theory%20club/2007oct/IntroducingWP_Bacchi.pdf

Bacchi, C. (2009). *Analysing policy: What's the problem represented to be?* Frenchs Forest, N.S.W: Pearson, cop.

Balkmar, D. (2009). Se upp – allt fler kvinnor kör som män! Nollvisionen som diskurs och problemet män i trafiken. *Tidskrift för genusvetenskap* nr 1 2009.

Bastian, A., Börjesson, M. (2014). Peak Car? - Drivers of the recent decline in Swedish car use. CTS Working Paper 2014:15. Stockholm, Sverige: Centre for Transport Studies, KTH Royal Institute of Technology.

Bauhn, P. (2015). Bortom missunsammhetens etik. Argument för ett rättighetsbaserat jämlikhetstänkande. Timbro. ISBN 978-91-87709-77-7.

Beebejaun, Y. (2017). Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*. 39(3):323-334.

Bernhoft I.M., Carstensen G. (2008). Preferences and behaviour of pedestrians and cyclists by age and gender. *Transportation Research Part F* 11(2):83-95.

Berntman, M. (2015). Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor. Bulletin 295. Lund, Sverige: Lunds universitet, Institutionen för teknik och samhälle.

Burgess, G. (2008). Planning and the Gender Equality Duty – why does gender matter? *People, place & policy online* 2(3), 112-121.

Camilloni, L., Farchi, S., Chini, F., Giorgi Rossi, P., Borgia, P., Guasticchi, G. (2013). How socioeconomic status influences road traffic injuries and home injuries in Rome. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 20(2):134–143.

- Cottrill, C. D., Thakuria, P. (2010). Evaluating pedestrian crashes in areas with high low-income or minority populations. *Accident Analysis and Prevention* 42(6):1718–1728.
- Edwards, P., Green, J., Roberts, I., Lutchmun, S. (2006). Deaths from injury in children and employment status in family: analysis of trends in class specific death rates. *BMJ* 333:119-121.
- Eriksson, L. (2009). Tema Cykel – faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv: en litteraturstudie. VTI rapport 652. Linköping, Sverige: VTI.
- Escalante, S.O., Valdivia, B.G. (2015). Planning from below: using feminist participatory methods to increase women's participation in urban planning. *Gender & Development* 23(1):113-126.
- Europeiska trafiksäkerhetsmyndigheten (2013). Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7th Road Safety PIN Report. https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/PIN_Annual_report_2013_web.pdf
- Fainstein, S. (2010). *The just city*. Ithaca, New York: Cornell University Press
- Ferguson, S.A., Braitman, K.A. (2006). Women's issues in highway safety. Summary of the literature. In *Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers (2006)*
- Forward, S., Kós-Dienes, D., Obrenovic, S. (2000). Invandrare i trafiken: En attitydundersökning i Värmland och Skaraborgs län. VTI rapport 454. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).
- Forward, S., Nyberg, J., Sörensen, G., Gustafsson, S., Loukopoulos, P. (2009). Utlandsföddas trafiksäkerhet. VTI rapport 640. Linköping, Sverige: VTI.
- Gustafsson, S., Anund, A., Sörensen, G., Vogel, K. (2003). Samband mellan socioekonomisk bakgrund och användning av skyddsanordningar för barns säkerhet i bil. VTI notat 17-2003. Linköping, Sverige: VTI.
- Hagson, A. (2004). Stads- och trafikplaneringens paradig : en studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare. Doktorsavhandlingar vid Chalmers tekniska högskola. Göteborg: Chalmers tekniska högskola, Tema stad & trafik.
- Hanson, H. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture* 17(1):5-23.
- Hasselberg, M., Laflamme, L. (2003). Socioeconomic Background and Road Traffic Injuries: A Study of Young Car Drivers in Sweden. *Traffic Injury Prevention* 4(3):249–254.
- Hasselberg, M (2005). Barn och ungdomars möte med trafiken: Socioekonomiska skillnader i olika trafikantgrupper. *Socialmedicinsk tidskrift* 1/2005.
- Hasselberg, M., Vaez, M., & Laflamme, L. (2005). Socioeconomic aspects of the circumstances and consequences of car crashes among young adults. *Social Science and Medicine* 60 (2): 287–295.
- Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2007). Children at risk in traffic: improvement potentials in the Swedish context. *Acta Paediatrica*, 93 (1):113–119.

Hasselberg M., Kirsebom M., Bäckström J., Berg H.-Y., Rissanen R. (2019). I did NOT feel like this at all before the accident: do men and women report different health and life consequences of a road traffic injury? *Injury Prevention* Aug 25(4):307–312.

Hjorthol, R. J. (2000). Same city—different options: An analysis of the work trips of married couples in the metropolitan area of Oslo. *Journal of Transport Geography* 8(3):213-220.

Isaksson-Hellman, I. (2011). Fotgängarolyckor. Rapport 2011:01. If Skadeförsäkring AB.

Johnston, I. (2000). Location, race, and labor force participation: Implications for women of color. *Women's travel issues second national conference*, 339–354.

Jones, P., Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography* 21:4–16.

Karlskoga kommun (2019). Enkät om jämställd snöröjning. www.karlskoga.se/Nyheter-2018/2018-11-19-Enkat-om-jamstalld-snorojning.html

Kronsell, A. (2005). Gendered practices in institutions of hegemonic masculinity: Reflections from feminist standpoint theory. *International Feminist Journal of Politics* 7(2):280-298.

Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L. (2020). Masculinities and femininities in sustainable transport policy: a focus on Swedish municipalities. *NORMA International Journal for Masculinity Studies*. <https://doi.org/10.1080/18902138.2020.1714315>

Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms – the Swedish case. *International Journal of Sustainable Transportation* 10(8):703-711.

Kymlicka, W. (1995). *Modern politisk filosofi: En introduktion*. Nya Doxa.

Laflamme, L. (2005). Sociala skillnader i skaderisker bland barn – Aktuell kunskap och åtgärdsbehov. *Socialmedicinsk tidskrift* 1/2005.

Laflamme, L., Engström, K. (2002). Socioeconomic differences in Swedish children and adolescents injured in road traffic accidents: cross sectional study. *BMJ* 2002(324):396–397.

Lagerqvist, M., Forsberg, G. (2017). Resmönster, resvanor och reseupplevelser bland ungdomar i Stockholms län. I Wimark T (red.): *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. Stockholm, Sverige: Stockholms universitet, Kulturgeografiska institutionen.

Larsson, A., Jalakas, A. (2014). Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv. www.diva-portal.org/smash/get/diva2:833931/FULLTEXT01.pdf

Larsson, J. (2019). Medborgares synpunkter på trafiksäkerhet – en fallstudie om Huddinge kommun. Examensarbete på mastersnivå inom utbildningsprogrammet Riskhantering i samhället, Karlstads universitet.

- Lewin, C., Gustafsson, S., Nyberg, J. (2006). *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. VTI rapport 546. Linköping, Sverige: VTI.
- Litman, T. (2002). Evaluating transportation equity, *World Transport Policy & Practice* 8: 50-65.
- Litman, T. (2003). *Social Inclusion As A Transport Planning Issue in Canada. Contribution To The FIA Foundation G7 COMPARISON*. Victoria Transport Policy Institute, Canada.
- Litman, T., (2017). *Evaluating Transportation Equity Guidance For Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning*. Victoria Transport Policy Institute, Canada.
- Litman, T., Burwell, D. (2006). Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues* 6(4):331-347.
- Lubitow, A., Miller, T. R. (2013). Contesting Sustainability: Bikes, Race, and Politics in Portlandia. *Environmental Justice* 6(4):121-126.
- Lund, E., Wennberg, H., Milton, J. (2017). *Genusanalys av föreslagen inriktning för utveckling av cykelinfrastrukturen i Lunds kommun*. Trivector Rapport 2017:51. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.
- Lundholm, E., Garvill, J., Marell, A., Westin, K. (2001). Oskyddade trafikanters inställning till trafiksäkerhet och risk i trafiken. TRUM 2001:1. Umeå, Sverige: Umeå Universitet, Transportforskningsenheten.
- Lutfey, K., Freese, J. (2005). Toward Some Fundamentals of Fundamental Causality: Socioeconomic Status and Health in the Routine Clinic Visit for Diabetes. *American Journal of Sociology* 110(5):1326-1372.
- McLafferty, S., Preston, V. (2000). Transportation and minority women's Employment: Insights from New York. 84-99. Women's travel issues second national conference, 357-369.
- Murphy, K. (2012). The social pillar of sustainable development: a literature review and framework for policy analysis. *Sustainability: Science, Practice & Policy* 8(1):15-29.
- Niska, A., Eriksson, J. (2013). *Statistik över cyklisters olyckor : Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. VTI rapport 801. Linköping, Sverige: VTI.
- Oosterhuis, H. (2016). Cycling, modernity and national culture. *Social History* 41(3):233-248.
- Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., Shires, J., White, P. (2006). The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy* 13(4):295-306.
- Phelan, J. C., Link, B. G., Tehranifar, P. (2010). Social Conditions as Fundamental Causes of Health Inequalities: Theory, Evidence, and Policy Implications. *Journal of Health and Social Behavior*. 51(1)S28-40.
- Polk, M. (2001). *Gender equality and sustainable development: The need for debate in transportation policy in Sweden*. Vinnova Information. ISBN: 91-89588-09-6.

Polk, M. (2003). Gender equality and transport policy in Sweden. *World Transport Policy & Practice* 9(4):28-33.

Rissanen, R., Berg, H.-Y., Hasselberg, M. (2017). Quality of life following road traffic injury: a systematic literature review. *Accident Analysis and Prevention* Nov 2017(108):308-320.

Rosenbloom, S. (2004). Understanding women's and men's travel patterns. The research challenges. In *Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers (2006)*.

Rydhagen, B. (2013). Genus och miljö. Genusaspekter på miljö och hållbar utveckling. Lund Sverige: Studentlitteratur AB.

SCB (2014). På tal om kvinnor och män – Lathund om jämställdhet 2014.

SKR:s filmer om jämställdhet:

skr.se/demokratiledningstyrning/manskligarattigheterjamstallldhet/jamstallldhet/filmerjamstallldhet.10039.html

Smidfelt Rosqvist, L. (2020). Jämställdhet och transportsystemet. VR 2020:05. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet.

Svensk cykling. (2018). Cykeltrendrapport.

svenskykling.se/wp-content/uploads/2018/04/Cykeltrendrapport_2018_pdf-1.pdf

Svensson, O. (2018) Bicycling for social inclusion A policy analysis of the social inclusion potential of Swedish bicycle planning. Göteborgs Universitet

Thorell, K. (2015). Vad påverkar trafiksäkerhet? Plan : planering av stad & land, ISSN 0032-0560, nr 5, s. 40-45.

Thulin, H., Niska, A. (2009). Tema cykel – skadade cyklist, Analys baserad på sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA. VTI rapport 644. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Trafikverket Publikation 2018:140. Trafiksäkerhet : Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2017.

Trafikverket Publikation 2019:90. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Transgen (2007). Gender mainstreaming European transport research and policies. Building the knowledge base and mapping good practices. Co-ordination of Gender Studies. University of Copenhagen.

Vagland, Å., Pyddoke, R. (2006). Hur hushållen anpassar sig till ändrade kostnader för bilinnehav och bilanvändning? VTI rapport 545. Lnköping, Sverige: VTI.

van Wee, B., Geurs, K. (2011). Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 11(4): 350-367.

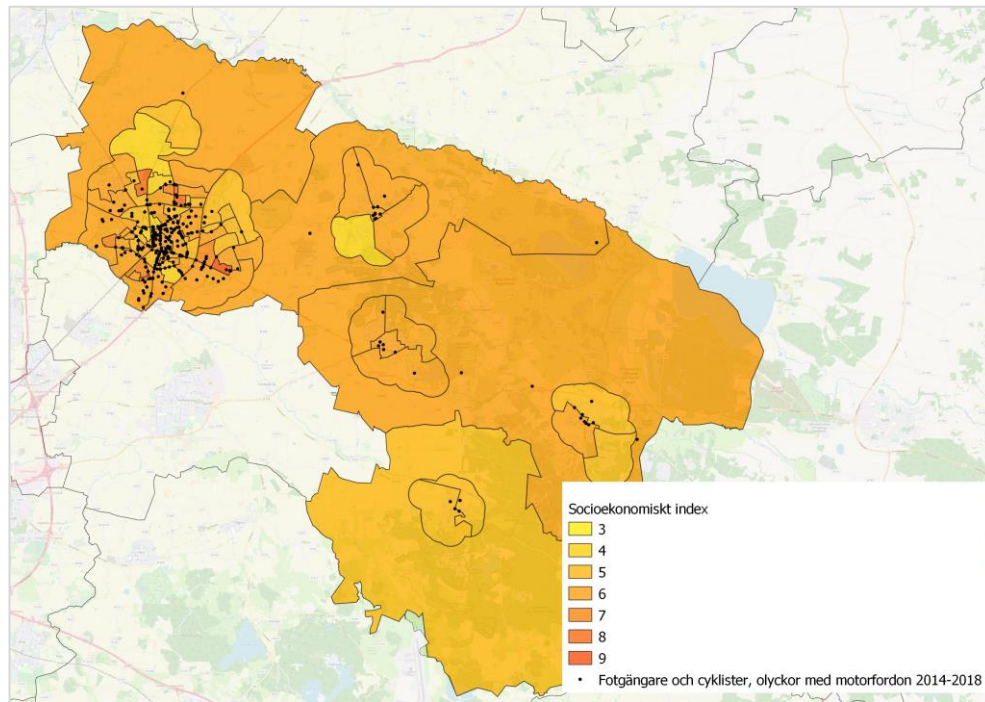
Vägverket Publikation 2005:10. Res Jämt – Tankar kring ett jämställt transportsystem.

Walby, S. (2003). Gender mainstreaming: Productive tensions in theory and practice. Contribution to ESRC Gender Mainstreaming Seminars, 2003-4.

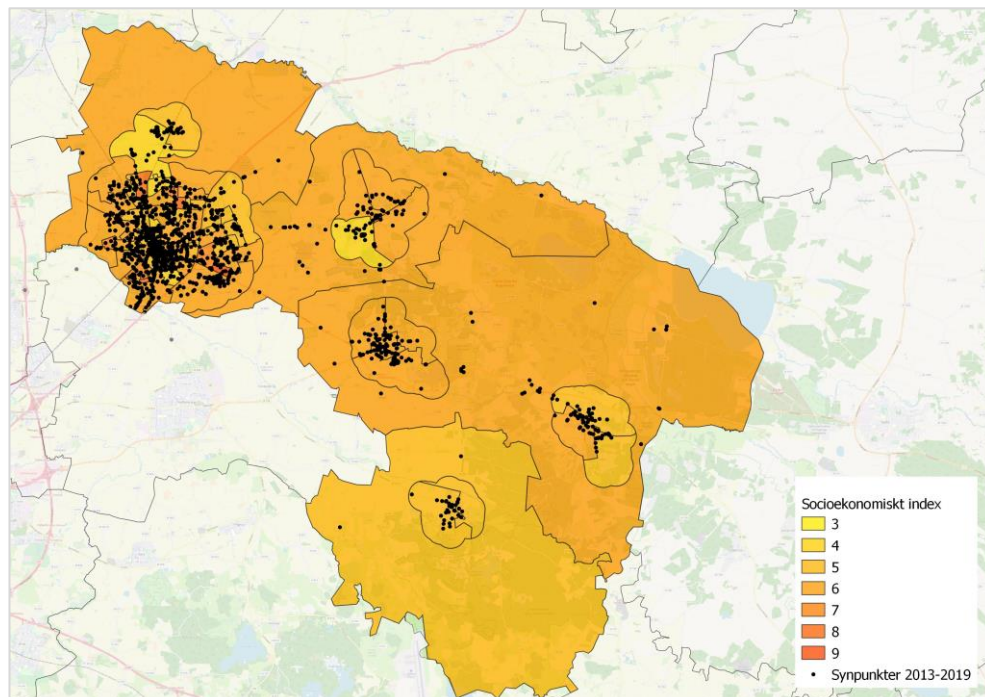
- Walsh, M. (2002). Gendering transport history: retrospect and prospect. *The Journal of Transport History*, 23(1):1-8.
- Wennberg, H., Sundberg, I. (2016). Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanters trafiksäkerhet och trygghet. *Trivector Rapport 2016:110*. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.
- Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Hansson, A. (2018). Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden : Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. *Trivector Rapport 2018:45*.
- Wimark, T. (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. *Kulturgeografiskt seminarium 2017:1*. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet
- Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L., Kronsell, A., Dymén, D. (2019). Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling. *K2 Outreach 2019:3*. Lund, Sverige: K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Winters, M., Friesen, M. C., Koehoorn, M., Teschke, K. (2007). Utilitarian bicycling. A multilevel analysis of climate and personal influences. *American Journal of Preventive Medicine* 32(1):52–58.
- Wittbom, E. (2009). Att spränga normer: om målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering. Stockholm, Sverige: Företagsekonomiska institutionen, Stockholms universitet.
- Yahya, M. (2001). Invandrare och trafiksäkerhet. *VTI Meddelande 907*. Linköping, Sverige: VTI.

Bilaga 1: Kartbilder för Lunds kommun

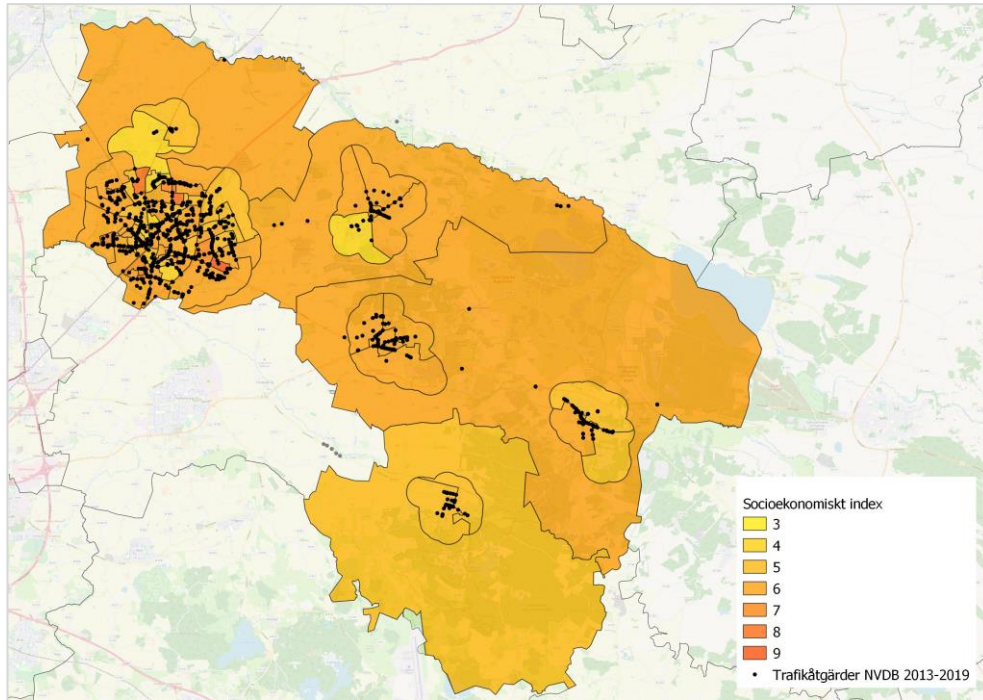
Socioekonomi och skadade fotgängare och cyklister



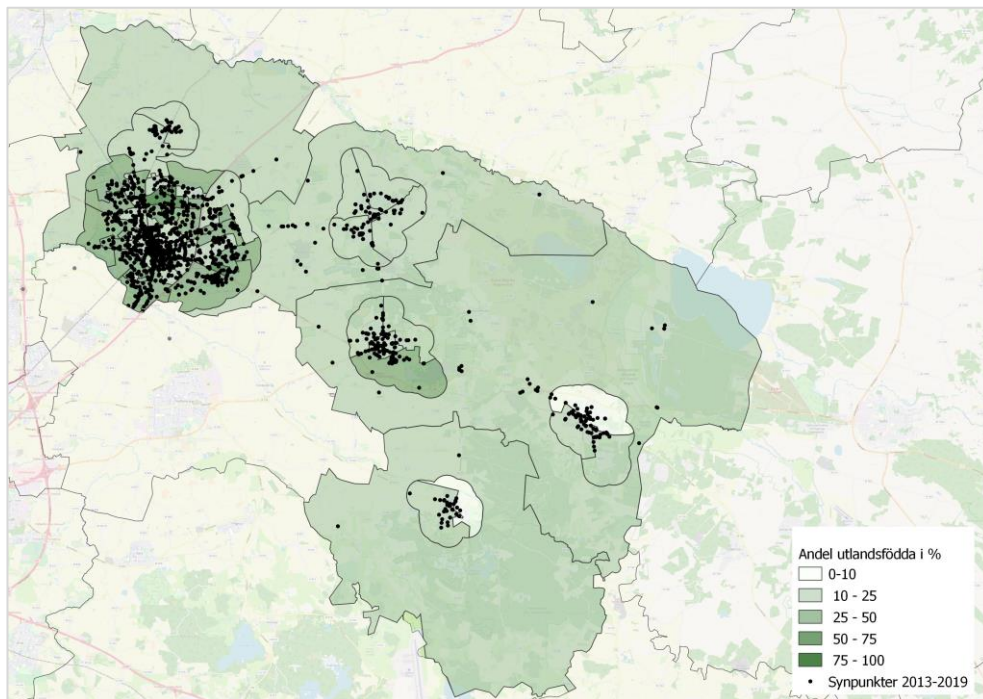
Socioekonomi och synpunkter



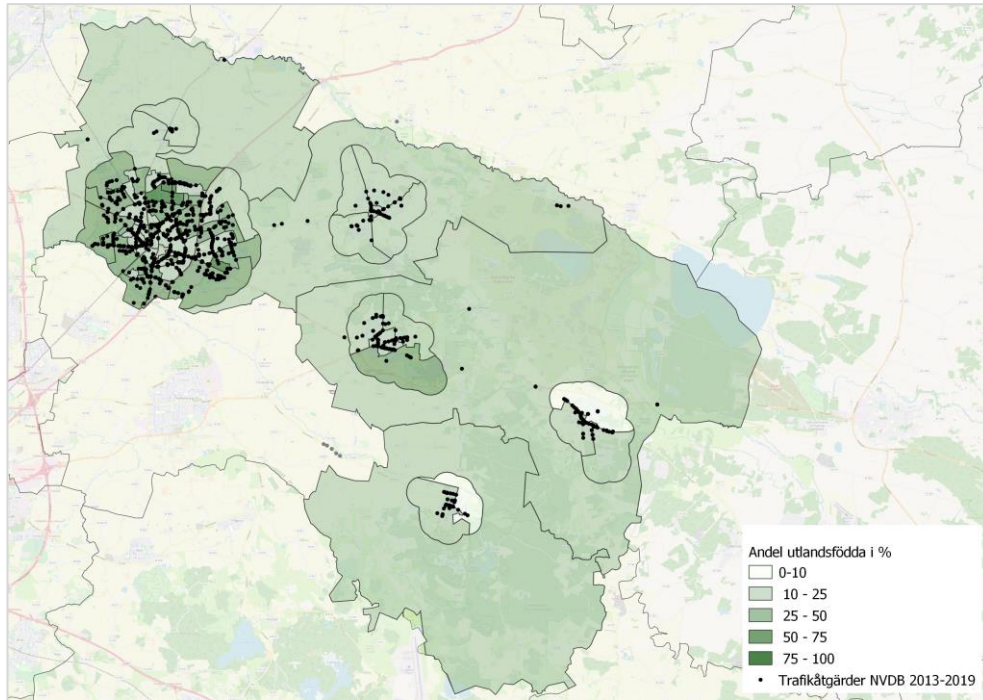
Socioekonomi och trafiksäkerhetsåtgärder



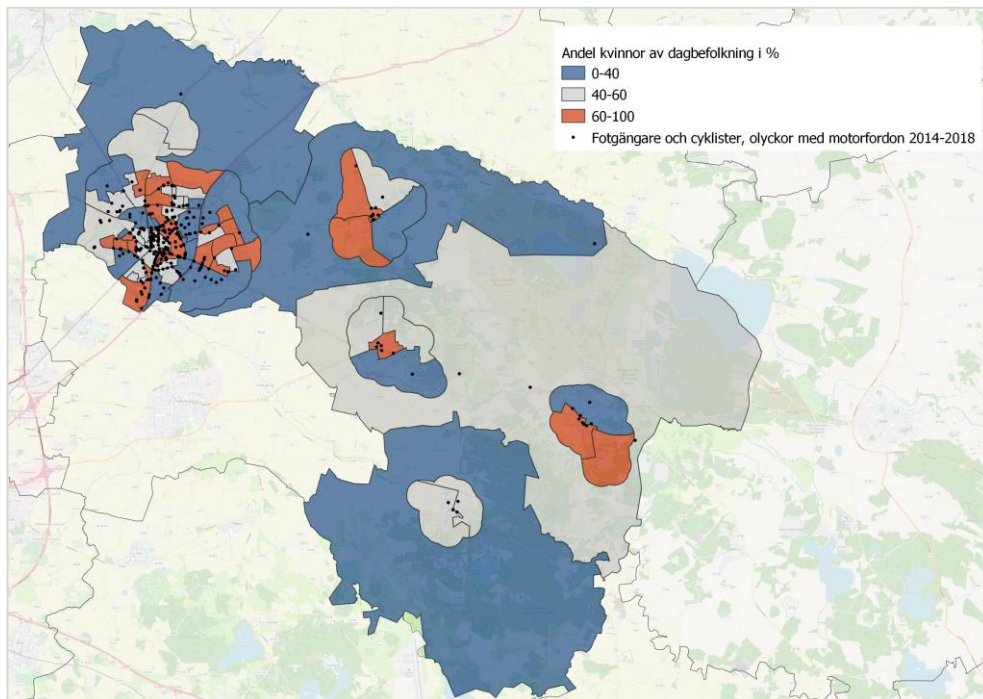
Andel utlandsfödda och synpunkter



Andel utlandsfödda och trafiksäkerhetsåtgärder



Dagbefolkning och skadade fotgängare och cyklister



Dagbefolkning och trafiksäkerhetsåtgärder

