



FOT-bladet nr 25 juni 2013

Medlemsorgan för Fotgängarnas förening FOT

FOT-bladet kommer i detta nummer att ta upp:

- FOTs utökade styrelse
- FOTs seminarium
- Ny forskning om att täthet och serviceutbud är kopplat till mer gående
- Några aktuella projekt om gångtrafik som Trafikverket finansierar
- Studie om fotgängares trafiksäkerhet i kommunerna
- Planera för rörelse – Boverkets seminarium där gångtrafik poängterades

FOT har fått utökad styrelse

FOT har under våren haft årsmöte där FOTs styrelse utökades med tre personer. Styrelsen består nu av följande personer:

- Sonja Forward, VTI; Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Inger Forsberg, VTI
- Krister Spolander, Spolander Consulting
- Ninnie Gustafsson, Hållbart Resande Konsulten
- David Lindelöw, Lunds tekniska högskola
- Christer Hydén, Lunds tekniska högskola
- Gunnar Carlsson, pensionär
- Emil Frodlund, student
- Ulf Eriksson, Karolinska institutet
- Elin Sandberg, Trafikverket
- Järda Blix, Boverket

Detta innebär att FOT kan synliggöra och diskutera fotgängarfrågor ännu mer.

FOTs remissvar och yttrande

FOT har under våren gett synpunkter på remiss för Malmös översiktsplan 2012. Remissvaret finns på FOTs hemsida. FOT har även lämnat in ett yttrande över Cyklingsutredningens förslag Ökad och säkrare cykling.

(se <http://www.fot.se/yttranden.htm>)

Är det något som ni vill att FOT-bladet ska ta upp nästa gång? Skriv ett mail till Ninnie Gustafsson i FOT;

ninnie.gustafsson@tella.com

FOTs seminarium "Är det dags att prioritera gångtrafik nu?"

Fotgängarnas förening anordnade den 21 mars ett heltäckande seminarium med fokus på hur man bäst planerar för en fotgängarvänligare stad. Åtta föredrag pekade ut aktuell forskning och goda exempel som spred entusiasm i den fullsatta salen på Tekniska nämndhuset i Stockholm.

Salen fylldes till sista plats med nyfikna deltagare från hela landet som ville ta del av FOT's heldagsseminarium *Är det dags att prioritera gångtrafik nu?* Dagen inleddes med ett välkomsttal av ordförande Sonja Forward och seminariets samordnare Ninnie Gustafsson.

Bilens hastighet på fotgängarnas villkor

Det första föredraget hölls av FOTs styrelseledamot Christer Hydén, professor vid Lunds tekniska högskola, om hur låga hastigheter påverkar möjligheten till att skapa en attraktiv stad. Christer gick igenom vilka effekterna skulle bli om hastigheterna var *högst* 20-30 km/tim. Först och främst skulle säkerhet och trygghet förbättras avsevärt. Nollvisionen skulle nästan kunna bli uppfylld.

Andra positiva effekter är att buller och luftföroreningar skulle minska mycket påtagligt, framförallt om bilarna anpassades till stadskörning. Handeln påverkas positivt och dessutom kan värdefull yta frigöras till de oskyddade trafikanterna, eftersom en sänkning av hastigheten från 60 km/h till 20 km/h halverar det utrymme som fordonen kräver.

En minuspost kommer givetvis vara att det kommer att ta längre tid att resa med bil, men i exempelvis Malmö skulle en normalresa bara ta några minuter mer.

Problemet är hur man åstadkommer max 30 (20) km/tim. Det räcker inte att "uppmana" bilförarna att köra saktare, det krävs fysiska åtgärder kompletterat med effektiva åtgärder i bilarna. Det är, enligt Christer Hydén, dags för storskaliga försök så att teori kan bli praktik.

Rapport om fotgängarnas säkerhet

Krister Spolander, trafikexpert och styrelseledamot, berättade i nästa föredrag om sin nya rapport där Sveriges kommuner rangordnats utefter antal dödade och skadade fotgängare. Spolander har använt olycksregistret STRADA som källmaterial, där bland annat fallolyckor och kollisionsoolyckor kunnat utläsas av sjukvårdens och polisens register.

Klart överrepresenterade i olycksstatistiken var fallolyckor, där 60% sker då det är vinterväglag, men lyckligtvis klassas 95% av fallolyckorna inte som allvarliga. Däremot är kollisionsoolyckor betydligt svårare och 2011 omkom 62 fotgängare inom 30 dagar till följd av en kollision med ett fordon.

Karlskrona - årets fotgängarkommun 2010

I ett bildrikt och inspirerande föredrag beskrev Karlskronas kommunalråd Sofia Bothorp kommunens aktiva planering för en mer levande stad. Bothorp berättade hur man valt att inspireras av Gehl Architects idéer om hur stadsrummet kan göras mer tillgängligt och attraktivt.

Karlskrona är en stad vid vattnet och genom att ersätta parkeringsplatser i stadens centrala delar med verksamheter såsom torghandel och större ytor för gång och cykel, har den eftersökta vattenkontakten kunnat tillgängliggöras för fler och de historiska miljöerna i världsarvet bättre kunnat lyftas fram.

Varför satsa på ett långsamt färdmedel?

Före lunch berättade David Lindelöw, styrelseledamot och verksam vid Lunds tekniska högskola, om sin forskning kring varför fotgängare inte har setts som ett eget transportslag. Under modernismens planeringsideal var värdet av restidvinster den viktigaste parametern i de samhällsekonomiska kalkylerna men utgör än idag 80% av kalkylernas beräknade nytta.

Städernas allt mer utspridda struktur krävde allt högre hastigheter, så att den perifera markens värde skulle kunna räknas hem. Det har lett till att vi idag reser allt längre under samma tid, ca 80

min, berättade Lindelöw.

Problemet var att bilens allt högre hastigheter krävde inskränkningar för de långsammare transportslagen. Nu börjar man att tala om de negativa effekterna av denna planering. I Norge finns redan restidsvärderingar för fotgängare och idag väger man också in hälsovinster och förluster mer.

Malmös arbete med gångtrafik

Elin Engqvist, trafikplanerare från Malmö stad berättade om stadens nya inriktning av stadsplaneringen. Malmö behöver växa inåt för att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Ju längre bort från centrum man kommer desto mindre går man.

Bilpendlarnas andel ska minskas från 67% till 50% och andelen resor till fots ska ökas från 14% till 20% berättade Engqvist. För att uppnå dessa mål behöver kollektivtrafiken förbättras och stråk mellan stadsdelar underlättas för gående. Föredraget avslutades med en positiv formulering att Malmö har en stor potentiell mängd fotgängare.

Fotgängarens landskap

Ulrika Åkerlund, landskapsarkitekt, berättade i sitt föredrag om hur Boverket arbetar för att stimulera transporter till fots och med cykel, för att förbättra folkhälsan. 30 minuter av daglig fysisk aktivitet förebygger och behandlar våra vanligaste folksjukdomar. Idag finns tyvärr inga rekommendationer på nationell nivå om detta, förklarade Åkerlund.

Varför ökar fysisk inaktivitet fortfarande? Ulrika Åkerlund hävdade att den viktigaste orsaken är vår bebyggelseutveckling. Regionförstoring, externhandel och bilberoende har strukturerat vår vardag där bilen har blivit oundgänglig, då avståndet mellan bostad, arbete och service med tiden blivit allt större.

Åkerlunds recept för en bättre vardagsrörlighet är att skapa bättre förutsättningar för en gångvänlig stad. En stad byggd för fotgängare är också en tillgängligare, mer tilltalande och hållbar stad.

Regelverk som påverkar gående

Nästa föredrag handlade mer handfast om regelverket gällande fotgängare. Per Öhgren, trafikexpert på Transportstyrelsen, förklarade att lagstiftningen är utformad för att beskriva våra skyldigheter. Inga bestämmelser innebär några rättigheter för någon trafikantgrupp.

För fordon gäller gentemot gående, att hålla tillräckligt låg hastighet vid ställen där gångtrafikanter passerar, så att man inte åsamkar fara. Öhgren berättade vidare om bestämmelser som gäller för gågata och gångfartsområde. Där får fordon inte föras med högre hastighet än gångfart, och förare/cyklister har väjningsplikt mot gående.

Trafikverkets arbete med gångtrafik

Dagens avslutande föredrag hölls av Mats Gummesson, utredare vid Trafikverket, som berättade om aktuella forskningsprojekt. Framtiden förutspås dystert, om ingenting görs räknar Trafikverket med att gång-, cykel- och buss-trafiken kommer att minska. Pågående projekt rör bland annat gång och cykling vid större vägar, gångvägnät och risker vid busshållplatser på landsbygden.

Mats Gummesson avslutade med olycksstatistik för dödade fotgängare. 46% sker i gatumiljöer med skyltad hastighet 50 km/h. Gummessons uppskattning av antalet döda till följd av trafikmiljön var hela 100-300 personer årligen.

Paneldebatt

Seminarier avslutades med en paneldebatt bestående av föredragshållarna samt frågor från publiken. Samtalen berörde bland annat upplevd och faktisk risk, opinionsbildning, olycksstatistik och olika fotgängarprogram.

Dagen var ett lyckat exempel på hur viktig kunskap kring en gångvänligare planering kunde spridas bland deltagare från hela landet.

Presentationerna finns på FOTs hemsida www.fot.se/konferenser.htm

Emil Frodlund
emil.frodlund@urbanisma.se

Ny forskning om att täthet och serviceutbud är kopplat till mer gående

Ny svensk forskning visar tydliga samband mellan stadsmiljöns utformning och fysisk aktivitet. Ulf Eriksson, styrelseledamot i FOT, presenterade sin avhandling "Neighborhood environment and physical activity" vid Boverkets konferens Planera för rörelse som hölls vid Gymnastik- och idrottshögskolan (GIH) i Stockholm den 24-25 april. Avhandlingen utforskar sambandet mellan bostadsområdets egenskaper och fysisk aktivitet, med fokus på promenad i transportsyfte. Studien baseras på 2200 slumpmässigt utvalda män och kvinnor mellan 20-65 år. Deltagarna rekryterades från 32 bostadsområden i Stockholms stad med varierande stadsmiljö och varierande socioekonomi.

Resultaten visar att hög befolkningstäthet och tillgång till ett varierat serviceutbud i närmiljön med bl.a. skolor, arbetsplatser, butiker, nöjen, träning samt hälso- och sjukvård är kopplat till mer promenad och högre nivåer av total fysisk aktivitet. Sambandet mellan promenadvänliga områden och fysisk aktivitet återfinns oavsett deltagarnas kön, ålder och inkomst vilket är glädjande ur ett folkhälsoperspektiv.

Resultaten visar också att de som bor i promenadvänliga bostadsområden äger färre bilar.

Skillnaden i fysisk aktivitet mellan promenadvänliga och icke promenadvänliga bostadsområden förklaras till stor del av minskat bilägande, vilket kan betyda att en promenadvänlig närmiljö både ger en folkhälsovinst och en miljövinst.

Ulf Eriksson disputerade i januari i år vid Centrum för primärvårdsforskning, Lunds universitet. Avhandlingen finns på www.lu.se/lup/publication/3288075

Ulf Eriksson
Ulf.Eriksson@ki.se

Några aktuella projekt om gångtrafik som Trafikverket finansierar

Vägledning för gångplanering – så skapas det gångvänliga samhället

Luleå tekniska universitet genomför i samarbete med Sveriges lantbruksuniversitet, Trivector Traffic, Tyréns och Vectura ett projekt om planering och utformning för ett ökat gående. Resultaten från projektet sammanfattas i en vägledning för gångplanering som kommer sommaren 2013. Den ska utgöra ett kunskapsunderlag för främst kommuner för att systematiskt kunna förbättra förutsättningarna för gåendes förflyttningar. Målet är att bidra till att få fler att förflytta sig till fots och att kunna gå säkert och tryggt året om. Presentationen som hölls i januari 2013 finns på www.trafikverket.se/PageFiles/114347/planering_och%20utformning_for_ett_okat_gaende.pdf

En gångbar stad – att skapa nät för gående

"En gångbar stad – att skapa nät för gående" genomförs av Ramböll Sverige och ingår i TRAST-familjen i samarbete med SKL. Publikationen bygger vidare på "Vägledning för gångplanering – så skapas det gångvänliga samhället" och på Boverkets "Vägledning för att utveckla en byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen". Huvudsyftet är att bidra med praktiska råd om hur nät kan skapas för att ge bättre förutsättningar för gångtrafiken och kommer att vara som ett paraply för gångtrafikfrågor. Handboken vänder sig till beslutsfattare och tjänstemän i kommunerna, planerare på Trafikverket, konsulter och andra som arbetar med planering för trafik och bebyggelse. Efter sommaren kommer handboken att finnas i tillgänglig. Presentation i januari 2013 finns på www.trafikverket.se/PageFiles/114347/gangnat_for_en_ganbar_stad.pdf

Gående och cykling vid större vägar

Ramböll Sverige AB genomför i samarbete med Luleå tekniska universitet, Lunds tekniska högskola och Statens väg- och transportforskningsinstitut ett projekt om cykling och gående vid större vägar utanför tätorter med hastighetsgränser över 70 km/tim. Syftet är att utvärdera enkelt genomförbara lösningar för att öka säker och attraktiv tillgänglighet för oskyddade trafikanter till och längs med större vägar. Resultatet blir bl.a. en exempelsamling av lösningar som blir klar under sommaren 2013. Presentation som hölls i januari 2013 finns på www.trafikverket.se/PageFiles/114347/cykling_och_gaende_vid_storre_vagar.pdf

Hållbara transporter – trygghet, säkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister i små orter och byar

Luleå tekniska universitet genomför ett projekt om trafikplanering för gående och cyklande i landsbygdstrafik. Ca 13 % av Sveriges befolkning bor idag i små orter, dvs. orter med färre än 200 invånare. Det saknas teorier och modeller för hur trafikplaneringen för landsbygdstrafik ska tillgodose gåendes och cyklisters anspråk på säkerhet, trygghet och god tillgänglighet. Målet med projektet är att ta fram en strategi för trafikplanering för landsbygdstrafik som tillgodoser gåendes och cyklisters krav och förslag på utformningsprinciper för vägar genom små orter och byar. Resultatet blir bl.a. ett förslag på förbättring av planering för oskyddade trafikanter på landsbygd som blir klar under sommaren 2013. Presentation som hölls i januari 2013 finns på www.trafikverket.se/PageFiles/114347/hallbara_transporter_sma_orter.pdf

Kontinuerligt ledstråk och pollare med taktill ledning

Lunds tekniska högskola genomför projekt om utformning med hänsyn till synsvaga och blinda. I Borlänge har ett sammanhängande ledstråk i verklig miljö med både naturliga och konstgjorda ledytter testats med blinda personer. Vikten av sammanhängande stråk utan glapp, tydliga kanter, släta ytor runt konstgjorda ledytter m.m. understryks. På ett försöksområde utanför Lund har blinda testat olika utformningar av taktill

ledning på pollare. Utvärderingen av möjligheten att använda taktill ledning på pollare för orientering och att ta ut riktning för att korsa en körbana pågår. Rapporterna blir klara under sommaren respektive hösten.

Elin Sandberg
elin.sandberg@trafikverket.se

(Kontakta Ninnie Gustafsson om du har ett aktuellt projekt på gång som du vill att vi berättar om).

Studie om fotgängares trafiksäkerhet i kommunerna

Fotgängarnas förening FOT har med bidrag från Trafikverkets Skyltfond nyligen genomfört en studie av fotgängarnas trafiksäkerhet i de svenska kommunerna. Den visar på en stor variation mellan kommunerna. Antalet skadade i fallolyckor varierar från 0 till ca 40 per tiotusen invånare, och antalet skadade i kollisionsolyckor från 0 till drygt 8 (avser år 2011).

En del av skillnaderna kan säkerligen förklaras av metodologiska variationer i data, men i övrigt så torde variationen förklaras av att insatserna för fotgängarnas säkerhet varierar mellan kommunerna. Det kan gälla drift och underhåll av gångbanor, särskilt vintertid. Det kan gälla motorfordonstrafikens hastigheter, säkerhetsarrangemang vid övergångsställen och andra platser där fotgängare och fordonsförare har att ta hänsyn till varandra.

Med denna undersökning FOT vill starta en diskussion om säkerheten för fotgängare. Vad kan vi lära av kommunerna där säkerheten är bättre? Vilka åtgärder genomförs där och i vilken omfattning? Vad har visat sig vara effektivast? Vilken prioritet har arbetet säkerhetsarbetet för fotgängare? Och varför är säkerheten sämre i andra kommuner?

Undersökningen baseras på data från det nya olycksdatasystemet STRADA som bygger på uppgifter från både sjukvård och polis (administreras av Transportstyrelsen). Det är första gången som

STRADA används på detta sätt i en kommun-jämförelse.

FOT önskar kommentarer på undersökningen. Det ena gäller orsaker till variationerna som har att göra med trafiksäkerhetsförhållandena inom kommunen. Det andra gäller metodologiska aspekter på undersökningen och de data den baseras på. FOT avser nämligen att upprepa undersökningen på 2012 års olycksdata. Skicka därför era synpunkter till FOT till Krister Spolander, ansvarig för studien och styrelseledamot i FOT: krister@spolander.se.

Rapporten "Studie av fotgängarnas trafiksäkerhet i svenska kommuner" kan laddas ned via FOTs hemsida (<http://www.fot.se/publikationer.htm>).

Krister Spolander

Planera för rörelse - Boverkets seminarium där gångtrafik poängterades

Boverket har i samarbete med Gymnastik och idrottshögskolan och Statens folkhälsoinstitut hållit en slutkonferens för Boverkets regeringsuppdrag som handlar om samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen. Rapporten "Planera för rörelse" finns här www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2013/Planera-for-rorelse/

Konferensen "Planera för rörelse" pågick under två dagar med ett brett utbud av föreläsare. Dokumentationen från seminariet finns på www.boverket.se/Planera/Planera-for-fysisk-aktivitet/Dokumentation-fran-Planera-for-rorelse/

Flera diskussionsgrupper i open space-anda hölls. Ninnie Gustafsson, styrelseledamot i FOT ställde frågan "Hur kan vi få gångtrafiken prioriterad?". Nedan följer sammanfattning av den diskussion som genomfördes av ett tjugotal personer:

- Hur förankrar vi frågan? Både uppifrån (politiker) och nedifrån (medborgare) – "gångpanel" behövs!
- Gångtrafik måste ses som ett eget trafikslag!
- Fotgängare måste få högre status (Fotgängare är tåliga – de hör inte av sig)!
- Gångtrafikplan måste finnas i kommunerna så att gångtrafiken inte glöms bort!
- Synliggör vilka kostnader och vinster som finns för gångtrafik (drift och underhåll kontra sjukhuskostnader samt att gångtrafik är positivt för handeln)!
- Väck engagemang – kanske under Europeiska trafikantveckan – "Gångarnas väg"!
- Attraktiva Stadsrum/stadsliv är grunden!
- Andra värden såsom estetiska värden har betydelse!
- Kollektivtrafik är ett sätt för fotgängare att nå målpunkter som ligger långt borta
- Ta utrymme för parkerade bilar och ge till fotgängare (60 parkeringsplatser kan bli plats för 600 personer)!
- Belysning – kan öka antalet gående!
- Separera gång och cykel!
- Attraktiva gångvägar med bänkar!
- Bänkar (med bord och belysning) – ta fram en "bänknorm"!
- Se över felande länkar – gångnätet måste vara sammanhängande!
- Vägvisning – ett sätt att marknadsföra gångtrafik!
- Handlungsplan för singelolyckor måste finnas!
- Tillgänglighetsfrågorna måste in!
- Upplevd trygghet – det påverkar om man vill gå eller inte!
- Räkna antal fotgängare!
- Kartor för fotgängare: Karta med löparslinga, Shopping turer, Hundrastvägar, Turistvägar)!
- Lyft fram Hälsans stig och motions slingor!
- Håll dig på benen kampanj!

Denna frågeställning ansåg seminariedeltagarna vara den 3:e viktigaste frågan att prioritera i det fortsatta arbetet. Några av deltagare berättade att de hade börjat arbeta med gångtrafikplaner i sina kommuner.

Det börjar hända positiva saker när det gäller gångtrafikfrågor!

Ninnie Gustafsson
ninie.gustafsson@telia.com