

# Göteborgs Trafiksäkerhetsprogram 2010 - 2020

FOT, Fotgängarnas förening, vill framföra följande angående rubricerat.

FOT anser att det är värdefullt att skapa ett dokument som ger en ram för trafiksäkerhetsarbetet under en hel tio-årstid. FOT välkomnar även att Göteborgs Stad anammat en helhetssyn där man tar hänsyn till kvaliteter som gäller staden och samhället i stort och samspelet mellan gatumiljön, fordonet och användaren. Det hade dock det varit önskvärt om programmet också kännetecknats av en större handlingskraft och en mera specifik målsättning. FOT anser att man bör sätta upp svåra mål som kräver att man verkligen anstränger sig för att nå dessa mål. Det vore också önskvärt om man i programmet använde sig av flera åtgärdsnära mål och att man angett mer specifika indikatorer som är möjliga att mäta. En utgångspunkt i detta arbete kunde vara att man specificerar målen utifrån de fyra grundprinciperna dvs. Education, Engineering, Enforcement and Evaluation. Därefter beskriver man på ett tydligt sätt hur de olika målen skulle uppfyllas. Det finns ett mycket omfattande grundmaterial som berör trafik och trafiksäkerhet i Göteborg som inte utnyttjats fullt ut. Detta kan vara en anledning till att programmet i många avseenden är alltför vagt. Eftersom programmet genomgående saknar information om HUR trafiksäkerhetsarbetet avses genomföras ger det ett trevande intryck och utmärkts inte av den slagkraft som krävs för att mobilisera alla de krafter som måste engageras för att säkerställa att de högt ställda målen uppnås. Det blir allt mer uppenbart att implementering av åtgärder är den svaga länken i dagens trafiksäkerhetsarbete. De ambitiösa målen som ofta syns i inledningen av programarbeten försvagas efter hand som man närmar sig de avgörande besluten om att verkligen genomföra de ambitiösa målen. Ett modernt trafiksäkerhetsprogram borde innehålla en del som tar upp denna problematik.

## **Nedan följer några mera specifika kommentarer till programmet.**

I programmet förs på flera ställen resonemang om hur sammanflätade trafikens olika kvaliteter är. Exempel på viktiga sådana faktorer är livskvalitet, långsiktigt hållbara lösningar, Göteborg som en attraktiv stad och Göteborgsregionen som en stark och tydlig tillväxtregion i Europa. FOT anser att det varit naturligt att dessa mer överordnade resonemang fått utgöra en grund innan man sen kommer in på vad som krävs vad gäller trafiksäkerhetsaspekterna, i stället för att använda pyramiden på sidan 6 som grund.

Man kan tolka pyramiden så att man har som givet fordon av en viss trafiksäkerhet, trafikmiljöer med en viss trafiksäkerhet och människan som fysiologisk varelse. Med detta som givet följer sen att bilar inte får överskrida en bestämd hastighet, man får alltså härigenom för olika trafikmiljöer en bestämd hastighet. Detta synsätt kan säkert

vara meningsfullt. Trots det vill FOT understryka att den hastighet bilar inte får överskrida ska vara grundad på nollvisionen och den kunskap som följer av krockvårdskurvorna. Trafiken måste organiseras så att ingen i trafiken kan utsättas för ett krockvåld som innebär att man dödas eller skadas allvarligt.

Målet vad gäller skadade och dödade i trafiken fram till år 2010 anges i figur sidan 29. Figuren går att överföra till siffror för varje år. Det är viktigt att man minst varje år jämför utfallet med målet och att man vid varje sådant tillfälle vidtar de åtgärder som krävs så att man säkrar att utvecklingen blir i enlighet med målet.

Att årligen mäta prestationerna, utvärdera insatserna och lära sig mer om effektsamband är mycket lovvärt liksom att söka samarbete med ett stort antal aktörer. FOT saknar dock en rad olika åtgärdsnära mål och som exempel kan nämnas det som hamnar under "säker användare" och "värdering av trafiksäkerheten". Eftersom man anger att engagerade och aktiva medspelare i Göteborg är viktiga borde även mål finnas som anger hur många göteborgare som deltagit vid de olika mötena. Ett annat mål kan vara hur många förslag som inkommit och hur många som man behandlats. Ett annat mål som också handlar om säkra användare faller under området värderingar. Eftersom beteendeförändringar är en långsiktig process vore det önskvärt att även mäta följande två mål:

- Andel göteborgare som har en positiv attityd till hastighetsefterlevnad
- Andel göteborgare som upplever att normen i staden talar för att man följer hastigheterna

FOT vill understryka det som står i programmet, nämligen en ökad förståelse för att det är hastigheten som dödar, eller om man så vill uttrycka det, den mycket snabba hastighetsretardationen. Nästa alla trafiksäkerhetsåtgärder har dels ett tekniskt perspektiv, dels ett värderingsperspektiv. Olika typer av farthinder ger olika hastighetsdämpning, exempelvis 40 km/tim eller 30 km/tim eller 20 km/tim. Detta är den tekniska aspekten. Vilket man sen använder i den givna planeringssituationen är mycket en värderingsfråga. För att nå ner till de hastigheter som krävs för en god trafiksäkerhet fordras ett brett folkligt stöd, mycket arbete av karaktären information, dialog och kommunikation.

Barn, äldre och funktionshindrade har varit ett sammanhållande begrepp inom trafikplaneringen sedan i mitten på 1990 talet. I Göteborgs trafiksäkerhetsprogram används barn och äldre. FOT anser att funktionshindrade är en mycket viktig fotgängargrupp och saknar därför detta perspektiv i programmet. Ur FOTS perspektiv vill vi naturligtvis lyfta fram hela fotgängargruppen som en prioriterad trafikantgrupp.

"Alla tar ansvar för sig själva och sina medtrafikanter så att ingen dödas eller skadas i trafiken." Barn finns ofta i gatumiljön på ett sådant sätt att man har svårt att alltid se dem som trafikanter. Förslag. "Alla tar ansvar för sig själv och för andra så att ingen dödas eller skadas i trafiken."

Slutligen vill FOT kommentera att det känns lite hårt om man säger att människor utmanar vårt system om man cyklar utan hjälm eftersom det inte är krav på cykelhjälm för alla.

Föreningen FOT uppskattar att vi erbjudits möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till Trafiksäkerhetsprogram och hoppas att programmet skall leda till en fortsatt lika framgångsrik trafiksäkerhetsutveckling som hittills så att de högt ställda målen uppnås.

För FOT

Sonja Forward  
Ordförande