



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT

Linköping

27 april 2015

Remissvar gällande Malmö stads Trafiksäkerhetsstrategi 2015-2020

FOT, fotgängarnas förening, vill framföra följande angående rubricerat.

FOT ser positivt på att Malmö önskar integrera trafiksäkerhetsarbetet i ett tidigt skede av stadens planering. Med detta visar man allvar med att trafiksäkerhetsarbete har en naturlig koppling till hållbarhet, områdes- och gatuutformning, men också till översiktlig planering och annat strategiskt arbete. FOT ställer sig även positiv till att ett så stort fokus har lagts på fotgängarnas singelolyckor. Ett problem som inte får lika stor uppmärksamhet som kollisionsoolyckor.

Nedan följer några mer specifika kommentarer till strategin.

Mål och indikatorer

FOT anser att det är värdefullt att skapa ett dokument som ger ramarna för trafiksäkerhetsarbetet för den följande femårsperioden. Det är positivt att trafiksäkerhetsstrategins mål är djärvare än de nationella trafiksäkerhetsmålen vad gäller minskning av antalet svårt skadade. FOT ser det också som positivt att strategins övergripande mål kommer att följas upp av fler indikatorer, för att lättare kunna mäta att man är på rätt väg.

Olycksituationen i Malmö

Statistiken visar tydligt att fotgängare är det mest skadedrabbade trafikslaget. Det vore intressant att se hur väl satsningar i budgeten stämmer överens med olyckstyp.

Det hade varit bra att se mer köns- och åldersindelad statistik. På sidan 65 nämns den kvinnliga överrepresentationen i både kollisionsoolyckor och i singelolyckor för fotgängare som intressanta områden att studera

vidare. Det hade varit bra om man hade fått med ett utökat resonemang kring detta i strategin.

Barn och äldre tas upp som särskilda grupper att ta hänsyn till, vilket är bra, men människor med funktionsnedsättningar är också en mycket viktig fotgängargrupp vars perspektiv borde vara med i strategin.

Malmö viktigaste trafiksäkerhetsaspekter

En stor andel av olyckorna i Malmö sker på huvudgatunätet. Särskilda satsningar för att sänka hastigheten på dessa gator finns med. Flera av Malmö huvudgator har fyra körfält. En åtgärd som har stor effekt på trafiksäkerheten är att minska antalet körfält till två, vilket också borde finnas med som en satsning. Även framkomligheten för fotgängare skulle gynnas.

Hastigheten är den viktigaste faktorn för trafiksäkerheten. En hastighetsöversyn är genomförd, när hastighetsbegränsningen sänktes från 50 till 40 km/h. Medelhastigheten sänktes dock bara från 52 till 47 km/h. Det krävs stora insatser för att dämpa hastigheten ännu mer och FOT tycker att det är synd att Malmö stad inte tar ett steg vidare och föreslår 30 km/h på fler platser. Speciellt då de anger att 70 % tycker att det är rimligt att hastighetsgränsen är max 30 km/h där det finns mycket oskyddade trafikanter. 30 km/h föreslås utanför grundskolor, men det är viktigt att hela skolvägen är säker.

Trafiksäkerhetsstrategin bör även ta upp hastighetsövervakning, automatisk och/eller manuell. Om övervakningen inte förstärks blir hastighetssänkningen ett slag i luften.

Drift, underhåll och halkbekämpning har fått hög prioritet i trafiksäkerhetsarbetet. Det är viktigt att man har ett reaktionssystem som snabbt upptäcker mot defekter och halka, snabbt sätter in åtgärder, följer upp och utvärderar dem.

Beteendepåverkan

FOT välkomnar initiativet att börja kommunicera trafiksäkerhet på ett positivt sätt. I detta hänseende är det viktigt att lyfta fram att en ökad trafiksäkerhet kan öka livskvaliteten i staden. För att lyckas med detta behöver trafiksäkerhetslösningarna presenteras tillsammans med andra initiativ. Vi vill dock poängtera vikten av att lägga ned tillräckliga resurser på att testa budskapen innan de lanseras.

Effektmätning

I rapporten nämns effektmätningar men tyvärr är ambitionen att enbart göra en mätning efter kampanjen och där fråga om man: "uppmärksammat en kampanj och tagit till sig budskapet". Detta kan inte beskrivas som en god strategi eftersom man behöver utföra både för

och efterstudier. Man behöver även undersöka om kampanjen resulterade i de förändringar av attityder och/eller beteenden som eftersträvades. Att enbart uppmärksamma en kampanj säger inget om den lett till någon form av förändring (se bl.a. Delhomme m.fl., 2009; Forward & Eriksson, 2007).

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

Referenser

Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., & Simões, S. (Red.). (2009). *Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns*. In Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST project), Cast Project, 6e PCRD. Belgian Road Safety Institute (IBSR-BIVV), Brussels.

Forward, S. E., & Eriksson, T. (2007). *Smartare kommunikation – för hållbara färdmedel*. VTI report 596. Swedish National Road and Transport Research Institute, Linköping.

På uppdrag av Fotgängarnas Förening

Sonja Forward
Ordförande FOT
Sonja.forward@vti.se