



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT
www.fot.se

FOTBLADET – ETT NYHETSREV FRÅN FOT

Kära medlemmar!

Våren 2020 har onekligen varit en omtumlande tid. Den pågående Coronapandemin har ställt världen på ända och på bra några månader har vi gått från en globaliserad värld till stängda gränser och nedstängda städer. Regeringar världen över har vidtagit drastiska åtgärder som innebär stora förändringar för samhället och individen. Det har förändrat vår vardag och hur vi reser och umgås.

Det är en omställning som saknar motstycke i modern tid. Den är smärtsam, men den lär oss samtidigt mycket om vårt beteende och våra resvanor. Den pågående pandemin får oss att förundras över hur beroende vi är av att resa, men också hur vi kan minska eller korta vårt resande och ändå utföra de ärenden som behöver göras. Det fordrar uppfinningsrikedom, grannsämja och närområden som stödjer vårt nya beteende. Pandemin får oss att upptäcka vår närmsta omgivning på ett nytt sätt. Vi kanske hittar en ny promenadstig eller park. Eller ett café eller en butik som vi tidigare inte har sett. För många blir det även smärtsamt tydligt hur lite av vardagsbestyren som går att utföra i närområdet. Om det inte kräver att man själv reser en längre sträcka, så behöver någon annan göra det åt en.

Coronapandemin blottar hur flera av gångtrafikens behov (inte) har hanterats under många decennier. Några av dessa problem finns det all anledning att ägna uppmärksamhet även efter det att pandemin har klingat ut. De kan verka självklara men det krävs kanske en kris för att deras betydelse ska märkas.

FOTGÄNGARE HAR ANSPRÅK OCH BEHOV GÄLLANDE UTRYMME. Detta behov påverkas givetvis av hur många som rör sig längs en gata eller ett stråk, precis som för alla andra färdssätt. Gångtrafikens behov av tillräckligt utrymme har tyvärr hanterats valhäft, där snålt tilltagna standardiserade breddmått ibland har gett olyckliga situationer. Under våren har behovet av utrymme utan tvekan varit extra påtagligt, men det finns all anledning att ge gångtrafiken mer plats även efter pandemin.

FOTGÄNGARE BEHÖVER INTE BARA STRÅK OCH NÄT, UTAN OCKSÅ MÅLPUNKTER. Bostadens närområde måste kunna erbjuda ett möjligt vardagsliv för fler. Trivsamma och omsorgsfullt designade gator och områden kan nog lättare motiveras om fler ges möjlighet att faktiskt använda dem för vardagsresandet. Transportplaneringen likställer ofta tillgänglighet med (hög) hastighet, när det lika mycket handlar om närhet. Ett vardagsresande byggt på hög hastighet gör individer och samhället känsligare för kriser och pandemier. Sveriges bristande krisberedskap har diskuterats flitigt under våren då handeln, vårdens och tillverkningsindustrins försörjningskedjor har klippts av eller kraftigt försenats. En samhällsplanering som på allvar arbetar för närhet och tillgänglighet borde kanske ses som en del av vår beredskap.

Coronapandemin är en smärtsam upplevelse. Men det ger samtidigt möjlighet till nya prioriteringar och en grön omställning. När vi nu drar i nödbromsen och i allt större utsträckning väljer att stanna hemma finns möjlighet till ett mer lokalt resande med gång och cykel. Våra nyvunna erfarenheter av

digitala möten, semester hemmavid och aktiviteter utomhus ger ytterligare potential till en ökad gångtrafik. I flera städer införs även tillfälliga gångbanor och cykelfält för att skapa möjligheter att ta sig fram och samtidigt hålla distans. Det är ett intressant initiativ som kan bli starten på en omfördelning av gaturummet med mer utrymme för oskyddade trafikanter. Här finns en unik möjlighet att ställa om från klimatbelastande trafikslag till aktiva och hållbara färdmedel. Ett fönster har öppnats och det gäller att ta vara på tillfället.

Med detta Fotblad – nyhetsbrev – vill vi på FOT passa på att informera om vad som har skett inom föreningen under den senaste tiden. Det känns extra angeläget med tanke på att vi har behövt flytta fram föreningens årsmöte från maj till oktober. Ett alternativ som diskuterades var att anordna mötet på distans via Zoom, men eftersom vi planerar en stadsvandring i Malmö vill vi gärna vara på plats och träffas fysiskt. Vi hoppas att mötet i oktober ska kunna genomföras som planerat, men anpassar oss självklart efter rådande restriktioner från Folkhälsomyndigheten. Självklart kommer det även vara möjligt att delta på årsmötet via länk.

I väntan på årsmötet följer här en genomgång av det arbete som har skett inom FOT under den senaste tiden. Vi hoppas att kunna berätta mer när vi ses i oktober och till dess önskar vi er alla en lång och härlig. Vi vill även passa på att tacka för att ni genom ert medlemskap bidrar till bättre förhållanden för fotgängarna. Glad sommar och tack för ert medlemskap!

ÅRETS FOTGÄNGARSTAD

För att uppmärksamma kommuner som tar hänsyn till fotgängarna och deras intressen och behov delar FOT ut priset ”Årets fotgängarstad”. Tidigare utmärkelser har gått till Karlskrona och Malmö. År 2019 gick priset till Sundbyberg för deras förtjänstfulla arbete med gångtrafik.

- Sundbyberg prioriterar gång i sin verksamhetsplanering, säger Sonja Forward, ordförande i FOT. Det innebär bland annat att alla gångstråk ska vara framkomliga året om och tillgängliga för alla. Personskadorna har nästan halverats 2016-2018 samtidigt som antalet gående har ökat i staden. Man har också satsat på säkra skolvägar och med det ett ökat antal elever som kan ta sig till och från sin skola. Vi hoppas att denna utmärkelse kan inspirera andra kommuner att lyfta fram fotgängarna i sitt planeringsarbete, säger Sonja Forward.

Priset för årets fotgängarstad togs emot av Stefan Bergström, stadsmiljökommunalråd i Sundbyberg.

- Vi tackar för utmärkelsen och kommer fortsätta jobba för att det ska vara lätt att gå och åka rullstol här i Sundbyberg, säger Stefan Bergström, stadsmiljökommunalråd i Sundbybergs stad.

<https://www.sundbyberg.se/kommun-politik/aktuellt-och-evenemang/nyhetsarkiv/nyheter/2020-05-08-arets-fotgangarstad-2019—sundbybergs-stad.html>

GENOMFÖRDA PROJEKT

Hur påverkas cityhandel av begränsad tillgänglighet med bil?

På många håll i Sverige sker en omvandling av stadskärnor till mer gångvänliga miljöer. Men när tillgängligheten med bil begränsas förändras även förutsättningarna för handeln. Frågan är hur? En del menar att cityhandeln påverkas negativt och att externa köpcentrum indirekt förstärks när tillgängligheten med bil försvåras i stadskärnorna. Andra menar att cityhandeln tvärtom gynnas eftersom det ger förutsättningar för en mer attraktiv stadsmiljö som är trevlig att besöka och vara på.

För att ta redan på vad som gäller har FOT genomfört en studie med stöd av Trafikverket. Studien, som bygger på en litteraturstudie och samtal med experter inom området, ger flera intressanta svar.

- Handeln överskattar bilens betydelse. Studien visar att handlare tenderar att överskatta bilens betydelse för den egna verksamheten. Det är därför inte ovanligt att handlare, butiksinnehavare och lokala köpmannaorganisationer är motståndare till begränsningar i biltrafiken, vilket i sin tur kan leda till att planeringsprocessen försvåras eller fördröjs.
- Cityhandeln gynnas av begränsad biltrafik. Studien, som till stor del bygger på före- och efterstudier från områden som har omvandlats till bilfria zoner, visar att omsättningen i regel ökar som en följd av begränsad biltrafik. Ju större sammanhängande områden desto bättre för handeln visar studierna. Det leder till fler besökare som uppehåller sig längre tid på platsen, vilket i sin tur ger större kundtillströmning och bättre underlag för handel och restaurangverksamhet.
- Gående och cyklister är en köpstark grupp. Studien visar att handlare ofta underskattar gående och cyklister som köpgrupp, men att de i själva verket spenderar mer eller lika mycket som bilister. Det finns visserligen studier som visar att bilister i regel gör större och dyrare inköp per besök, men det kompenseras av att gående och cyklister i gengäld gör fler besök per vecka.

<https://www.fot.se/wp-content/uploads/2020/01/Hur-p%C3%A5verkas-cityhandeln-av-begr%C3%A4nsad-tillg%C3%A4nglighet-med-bil.pdf>

Scenarier om olycksutvecklingen vid ökad gång och cykling

Att fler går och cyklar är en viktig del i utvecklingen av hållbara och attraktiva stadsmiljöer. En fördubbling på 10-15 år är därför något man talar om i många kommunala planer. Men det kommer medföra fler skadade. Vid fördubblad gång och cykling kan man räkna med 55-80 % fler skadade. Detta enligt analyser av svenska data om sambandet mellan antal skadade och trafikens storlek (redan idag är fotgängare och cyklister flest bland allvarligt skadade, hela 70 %). Jämför man med länder som Danmark och Nederländerna kan antalet omkomna komma att fördubblas.

Men det är fullt möjligt att stoppa en olycksökning. Det finns effektiva och väl beprövade metoder enligt en genomgång av den internationella effektforskningen. Men det kräver en radikal omläggning av trafiksäkerhetspolitiken, från skyddade biltrafikanter till oskyddade fotgängare och cyklister.

Det handlar om att skapa sammanhängande och väl underhållen infrastruktur, skyddad från motortrafik, säkrare korsningspunkter, lägre hastigheter i tätort och mycket effektivare halkbekämpning. Att eliminera alla de tiotusentals risker som finns i dagens infrastruktur.

Allt detta kostar pengar. Ett statligt ansvar är det allra viktigaste i sammanhanget. De statliga infrastrukturpengarna för gång och cykling måste mångdubblas från dagens mycket blygsamma andel på en eller annan procent.

Vidare finns ett systemfel. Regionerna och försäkringssystemen får ta vårdkostnaderna medan väghållarna svarar för det förebyggande arbetet. Det gör att väghållarna satsar alldeles för lite på säkerheten. Det handlar om en skillnad på fyra-fem gånger.

Att exempelvis redovisa kostnaderna kommunvis för infrastrukturåtgärder, drift och underhåll samtidigt med skadekostnaderna är ett första steg för att skapa balans i systemet. Man kan börja med fotgängarnas fallolyckor där sambandet med dåliga väghållarinsatser är särskilt tydligt.

Vidare bör ett system för oberoende inspektioner av infrastrukturen tas fram. Därigenom kan trafikriskerna snabbare identifieras och åtgärdas.

https://www.fot.se/wp-content/uploads/2020/05/Prognoser_g%C3%A5ng_cykling_FOT_rapport_2020.pdf

NYA BEVILJADE PROJEKT

Modell för kommunvis redovisning av skade- och åtgärds kostnader för halkolyckor

Fallolyckorna är fler än alla andra trafikolyckor tillsammans och orsakar mycket lidande och stora kostnader. Det handlar om en enorm kvantitet. Årligen måste uppemot 30 000 personer uppsöka akutmottagning för sina fallskador. Varje fallolycka på akutmottagning kostar i genomsnitt 400 000 kronor. Det summerar till många miljarder årligen.

Fallolyckorna är till allra största delen orsakade av halt underlag, i första hand is och snö. De inträffar därför under halkperioden. Skillnaden är enorm mellan exempelvis juni-juli och december-januari. Vi vet hur halkolyckorna ska bekämpas. Det finns effektiva metoder för att få bort flertalet. Den stora frågan är varför vi inte gör det? Det kan rimligen inte handla om bristande resurser. Effektiv halkbekämpning skulle flera gånger om kunna finansieras av minskade vårdkostnader.

Orsaken är att det är två separata ekonomiska system utan inbördes kommunikation. Det ena finansierar halkbekämpningen och det andra vården av halkoffren. När kommunen/väghållaren budgeterar halkbekämpning ser man inte vårdkostnaderna. Obalansen är avsevärd. Kostnaden för halkrelaterade skador är många gånger högre än kostnaden för vinterväghållningen. Ibland drar kommuner till och med ner på halkbekämpningen i besparingssyfte. Det leder direkt till ökade vårdkostnader som dessutom blir mycket högre än besparingen på halkbekämpningen. Men detta ser inte väghållarna. Det är bara vårdgivarna som ser effekten.

Att synliggöra obalansen är ett första steg mot att rätta till den. Man borde betrakta halkbekämpning som investering för att minska vårdkostnaderna. Och redovisa den investeringen relativt vårdkostnaderna löpande, gärna årligen. Om vårdgivarna fick klart sig hur små investeringarna i halkbekämpning det handlar om så skulle det bli ett starkt incitament för att påverka kommunernas att öka insatserna för halkbekämpning. Och fick kommunerna klart för sig vilka effekter halkbekämpningen får på vårdkostnaderna så skulle man säkerligen förstå det gemensamma intresset i att förbättra arbetet.

FOT har fått bidrag från Trafikverkets Skyltfond för att ta fram en modell för redovisning av investeringar i halkbekämpning och kostnader för fallolyckor till följd av halka. Redovisningen är tänkt att göras kommunvis för landets 290 kommuner men adresseras de 21 regionerna. Det kan göras årligen, eller någon annan återkommande tidsperiod. Därigenom synliggörs obalansen och en konstruktiv diskussion kan ta fart mellan vårdgivare och väghållare om insatser för ökad halkbekämpning.

Oskyddade trafikanter risker i Sverige, Danmark och Nederländerna – en jämförande analys

Nu när vi vill öka gång och cykling i tätortstrafiken hämtas inspiration från Danmark och Nederländerna. Där är infrastrukturen för gång och cykling mer välutvecklad än i Sverige och biltrafiken är mer reglerad utifrån de oskyddade trafikanternas behov av utrymme och framkomlighet. Detta har bidragit till en omfattande cykeltrafik. I Danmark cyklar man mer än dubbelt så mycket som i Sverige (mätt i cykelkilometer per invånare). I Nederländerna är cyklingen nästan fem gånger större än hos oss. Gör vi därför som i Danmark och Nederländerna kan vi öka gång och cykling, vilket är väsentligt för ett hållbart och fossilfritt trafiksystem. I många kommunala trafikplaner talar man därför om fördubblad cykeltrafik på tio år fram till 2030.

Det är emellertid en myt att vi också kommer att öka trafiksäkerheten om vi gör som i Danmark och Nederländerna. Det sägs att risken per cykel- eller gångresa, eller per cyklad kilometer, är lägre i dessa länder tack vare den välutvecklade infrastrukturen. Så är det emellertid inte alls. Risken per cyklad kilometer ligger på ungefär samma nivå i dessa tre länder (cirka 10-13 omkomna per miljard cyklade kilometer). Detta resulterar i betydligt fler dödade cyklister i förhållande till befolkningens mängden. I Danmark omkommer drygt dubbelt så många cyklister och i Nederländerna nästan fem gånger så många som i Sverige (antal omkomna per hundratusen invånare). När det gäller fotgängarna ligger Nederländerna och Sverige på samma nivå med 10 omkomna per miljard fotgängarkilometer, medan Danmark ligger cirka 60 procent högre.

Om vi lyckas fördubbla cyklingen genom att göra som i Danmark och Nederländerna kan vi därför förvänta oss bortåt dubbelt så många omkomna cyklister. När det gäller skadade kan 50-80 procent fler förväntas utifrån sambandet mellan antalet skadade och den oskyddade trafikens storlek.

FOT har fått bidrag från Trafikverkets Skyltfond för en jämförande analys mellan de tre länderna utifrån följande tre frågor:

1. Varför är cyklistriskerna inte lägre i Danmark och Nederländerna än i Sverige trots den välutbyggda cykelinfrastrukturen i dessa båda klassiska cykelländer?
2. Varför är fotgängarrisken i Danmark 60 procent högre än i Sverige trots den mer utvecklade infrastrukturen i Danmark?
3. Varför är fotgängarrisken i Nederländerna inte lägre än i Sverige trots den bättre fotgängarmiljön i Nederländerna?

Detta är viktiga frågor att belysa eftersom vi importerar många infrastrukturlösningar från Danmark och Nederländerna.

DEBATTARTIKLAR

Elsparkecyklar – en process i fyra steg

Det började med ett debattinlägg i Dagens Nyheter i augusti 2019 där FOT krävde att körning med elsparkcykel ska förbjudas på trottoarer. Som ju ska vara en fredad plats för fotgängare och därför tillåts i princip inga fordon där. Men till följd av en skruvad tolkning av författningstexten är det tillåtet för elsparkcyklar, enligt Transportstyrelsen:

<https://www.fot.se/wp-content/uploads/2019/08/F%C3%B6rbjud-elsparkecyklar-pa-trottoarer.pdf>

FOT följde upp artikeln med en skrivelse till infrastrukturminister Tomas Eneroth med krav på att regeringen tar upp en diskussion med Transportstyrelsen om en rimligare tolkning av författningstexten, och att den omarbetas för att förhindra liknande misstolkningar i framtiden:

<https://www.fot.se/wp-content/uploads/2019/11/Skrivelse-om-elsparkecyklar-till-infrastrukturministern.pdf>

Ordföranden i Riksdagens trafikutskott, Jens Holm, instämde sedan i FOT:s DN-artikel och krävde att såväl regering som kommuner styr upp ordningen med regleringar och kontroll:

<https://www.dn.se/asikt/regeringen-maste-ingripa-mot-elsparkecyklarna/?fbclid=IwAR3zu2htkzcYx4mvv4iTrGP2BCxMFGYrAyhx7NrcbLip16VdGGSTwTH6sU0>

Detta landade kort därefter i ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen där regeringen förklarade sig positiv till ny teknik men att ”vi ska ha ordning och reda på gatorna och därför behövs en grundlig genomlysning av frågan göras”. Transportstyrelsen fick i uppdrag att utreda eventuella behov av regeländringar, se över möjliga regelförenklningar gällande fordonen, öka kommunernas möjlighet att införa särskilda regler för den egna kommunen samt överväga krav till tillstånd för uthyrning. Detta redovisas i omgångar, med första redovisningen i mars 2020. Slutredovisning ska ske inom ett år:

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/10/ordning-och-reda-i-fokus-nar-regeringen-ger-uppdrag-om-elsparkecyklar/>

Hela processen har gått förvånansvärt snabbt. Det tog inte mer än fem veckor från FOT:s DN-artikel till regeringens uppdrag till Transportstyrelsen. Den fortsatte processen tar längre tid. Transportstyrelsens förslag ska ut på remiss, vilket förhoppningsvis kan ske till sommaren. Remisstiden är ett halvår och därefter ska regeringen utforma ett förslag till författningsändringar som eventuellt måste upp till Riksdagen. Kanske har vi ett nytt regelverk på plats 2023. Så är ordningen i den svenska modellen.

REMISSER

Översiktsplan för Malmö

<https://www.fot.se/wp-content/uploads/2020/06/Remiss-%C3%96versiktsplan-f%C3%B6r-Malm%C3%B6-2020-1.pdf>

Fotgängarprogram för Växjö

<https://www.fot.se/wp-content/uploads/2020/04/Fotg%C3%A4ngarnas-f%C3%B6renings-synpunkter-p%C3%A5-V%C3%A4xj%C3%B6-fotg%C3%A4ngarplan.pdf>

Fotgängarprogram för Göteborg

<https://www.fot.se/wp-content/uploads/2018/10/FOT-synpunkter-Gbg-Fotgangarprogram-.pdf>

Trafiksäkerhetsprogram för Växjö till 2030

https://www.fot.se/wp-content/uploads/2019/11/Trafiksa%CC%88kerhetsprogram-fo%CC%88r-Va%CC%88xj%C3%B6-kommun-2020-2030-FOT_JB.pdf

ÖVRIGT ARBETE

FOT i referensgruppen till forskningsprojekt om gående i det offentliga rummet

Projektet ”Gångbart” (Gäandets teknopolitik: Kontinuitet och förändring av gator som offentliga platser i europeiska städer) är ett nytt fyraårigt FORMAS-finansierat forskningsprojekt om gående och hur det styrs i det offentliga rummet som startade vid årsskiftet 2019/2020. Projektets övergripande mål är att bidra till dagens diskussion om hållbar rörlighet och livsmiljön i städer och att informera beslutsfattarna om hur urbant gående och fotgängarnas tillgänglighet kan ökas.

Detta sker dels genom historiska studier av gåendet och hur det styrts och kontrollerats i europeiska städer, dels genom platsspecifika undersökningar av dagens fotgängarpraktik. Tanken är att skapa bättre förståelse av historiska och platsspecifika sammanhang hos beslutsfattarna så att de vidtar rätt åtgärder för att underlätta gåendet.

Forskarna Martin Emanuel vid KTH och avdelningen för urbana och regionala studier och Daniel Normark vid ekonomisk-historiska institutionen och STS-centrum i Uppsala kommer att arbeta i projektet, och de samverkar med ArkDes angående kommunikation och spridning av forskningsresultat. Man kommer att ordna ett par seminarier och workshops per år riktade till professionella aktörer eller till en intresserad allmänhet, kommande möte förmodligen i oktober 2020.

I projektet arbetar man med fyra arbetspaket som inriktas på olika typer av åtgärder för att kontrollera och/eller skydda fotgängare i Stockholm respektive Köpenhamn; 1) trottoarer, 2) trafiksignaler, 3) gångtunnlar/broar samt 4) gågator och shared space-utformningar.

Dessa specifika arbetspaket ska kompletteras med en ”bank” av olika aspekter som påverkar gåendet och är viktiga att förstå.

Covid-19 har inneburit att man bestämt sig för att utnyttja tillfället att också undersöka hur ”social” distansering ”görs” i gaturummet med fokus på några gåendepraktiker i Stockholmsområdet, såväl gågator som friluftsområden. Eventuellt kommer just förändrade rörelsemönster och social distansering i gaturummet under Covid-19 att tas upp under kommande workshop i oktober.

Eftersom FOT har fått möjlighet att delta i projektets referensgrupp kommer vi att rapportera vidare. Projektet har också en egen facebook-sida, där intresserade kan gå in och ge synpunkter.

<https://www.facebook.com/G%C3%A5ngbart-111048773969920>