



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

2020-10-21

Synpunkter på NTFs förslag till verksamhetsinriktning 2021-2023

Prioritera oskyddade trafikanter

NTF befinner sig uppenbarligen i ekonomisk kris. Det är samtidigt en chans till förnyelse.

FOT föreslår att NTF koncentrerar verksamheten på fotgängares och cyklisters säkerhet. Det är trafikantgrupper som inte – annat än marginellt – gynnats av de enorma resurser som Nollvisionen frigjort för biltrafikanternas säkerhet.

Trafiksäkerhet för de oskyddade har ingen huvudman på nationell nivå, inte heller regional eller lokal. Någon behöver verka för ökade resurser till de oskyddades säkerhet. Idag finns ingen. NTF vore en självskriven aktör för det.

Infrastrukturen och hur den är utformad för de oskyddade ger förutsättningarna för de oskyddades trafiksäkerhet. En viktig uppgift är därför att kritiskt granska, revidera och identifiera risker i infrastrukturen, en verksamhet som passar bra med tanke på NTFs regionala organisation. Det är också viktigt, förstås, att fortsatt arbeta för ökad användning av cykelhjälm och liknande skyddsutrustning och bättre synbarhet i mörker, en prioriterad uppgift sedan länge i NTFs verksamhet.

Det handlar också om NTFs identitet. Genom att ta ett helhetsgrepp på de oskyddade trafikanterna har NTF chans att göra sig tydlig. Och skapa en unik profil på trafiksäkerhetsområdet.

Chans till förnyelse

NTF ”verkar under mycket osäkra förhållanden”. Verksamheten styrs ”i princip helt av projektbidrag”. De senaste åren har projektbidragen ”minskat kraftigt till en nivå som riskerar NTFs överlevnad” (citat från NTFs verksamhetsinriktning).

Det går inte att tolka NTFs egna ord annat än som kris. Förr, när NTF var betydligt större med en helt annan generell finansiering, var verksamhetsområdet brett och

omfattade i princip alla trafikantgrupper. Då var NTF en självständig och stark röst i trafiksäkerhetsarbetet.

Nu, när NTF är mycket mindre och finansieringen projektbaserad och osäker är verksamhetsområdet lika brett, prioriteringarna många och målgrupperna många. Att ”prioritera” allt innebär förstås att inget prioriteras. I realiteten kommer verksamheten istället att styras av möjliga projektintäkter. Som hos vilket konsultföretag som helst.

FOT beklagar den försämrade finansieringen.

Läget innebär emellertid en chans till radikal förnyelse.

Oskyddade i Nollvisionens marginaler

Nollvisionen har varit framgångsrik för biltrafikanter. Den har frigjort enorma resurser på säkrare infrastruktur och säkrare fordon.

Dock inte för fotgängare och cyklister. Insatserna för deras säkerhet är blygsamma. Huvudansvaret är splittrat på våra 290 kommuner vars resurser är ansträngda till bristningsgränsen av många andra åtaganden, så uppenbart på senare år.

Statens roll är försumbar. I den senaste infrastrukturplaneringen får gång och cykel en eller annan procent av den statliga totalramen på 710 miljarder. Statligt finansierad infrastruktur handlar i stort sett uteslutande om motoriserad infrastruktur.

I själva transportsystemet, däremot, spelar gång och cykling en stor roll. Nästan trettio procent av svenskarnas resor – till arbete, utbildning, inköp mm – sker på cykel eller till fots. Det är nästan dubbelt så mycket som med kollektiva färdmedel.

Fotgängare och cyklister förtjänar en helt annan prioritet i trafiksäkerhetsarbetet.

Bli en stark röst för fotgängare och cyklister

NTF har alla möjligheter att ta rollen att företräda fotgängare och cyklister i Nollvisionsarbetet. De saknar huvudman på nationell nivå som kan värna behovet av resurser, prioriteringar och metodutveckling. Här finns en unik och underbemannad nisch där NTF vore en självskrivna aktör.

Enligt FOTs mening **bör NTF arbeta för att få ett generellt statligt uppdrag att lyfta fram fotgängare och cyklister i Nollvisionen.** Förutsättningarna torde vara goda. NTF är folkrörelsebaserad nationellt och regionalt och har dessutom en operativ regional organisation.

Kriser kan skapa förnyelse. Ta den chansen.

Två särskilda problem

Gång och cykling har två problem jämfört med annan trafik.

Det ena är att de är så oskyddade. Skaderisken per resa är, som bekant, många gånger högre än för biltrafikanter, och ännu högre per kilometer. Numera toppar cyklisterna statistiken över allvarligt och mycket allvarligt skadade, fler än biltrafikanterna tillsammans (som tidigare var flest). Fotgängarnas fallolyckor är ett ännu större problem kvantitativt och skademässigt. Det gör dem till den i särklass största gruppen allvarligt skadade i vägtrafiken.

Det andra gäller de trafikpolitiska ambitionerna att öka gång och cykling på bekostnad av bil. Det är framför allt cykeln som har potential att ersätta motoriserade färdmedel. Fördubblad cykling på tio à femton år är målet i många trafikplaner.

Men när människor övergår från lågrisktransport i bil till cykling eller gång kommer skadorna att öka av bara det skälet.

Men också själva ökningen innebär fler olyckor. Fördubblad trafik medför 50-80 procent fler skadade att döma av sambandet mellan den oskyddade trafikens storlek och antalet skadade i svenska kommuner. För cykling kan det handla om ännu mer. I Danmark där man cyklar dubbelt så mycket – mätt i cykelkilometer – är dödade cyklister drygt dubbelt så många som hos oss (per milj invånare). I Nederländerna där man cyklar fem gånger så mycket, dödas nästan fem gånger så många i förhållande till befolkningen som i Sverige. Man har inte lyckats pressa ned riskerna i DK och NL. Antalet dödade per cyklad kilometer är ungefär som hos oss, trots mer välutvecklad infrastruktur. Skulle cyklingen fördubblas hos oss så ökar därför antalet dödade, kanske fördubblas om man utgår från förhållandena i de båda cykelländerna Danmark och Nederländerna.

Det är en stor utmaning att minska antalet skadade samtidigt som cykling och gång ökar. En klassisk målkonflikt som kräver alldeles särskilda insatser och mycket större resurser än idag.

Revision och betygssättning av infrastrukturen

Grunden för de oskyddades säkerhet finns i infrastrukturen. Här kan NTF ta en roll att **granska, betygssätta och driva på utvecklingen** av säkrare infrastruktur.

Exempelvis behöver utvecklingen av gång- och cykelinfrastrukturen professionaliseras. Det finns gott om exempel på dåliga lösningar som skapar risker och konflikter. Geometri, linjeföring, beläggning är ofta undermålig. Stolpar placeras fortfarande mitt i en cykelbana, betongblock tvärs över. Cykelbanor leds utan vidare rakt ut i motortrafik. Dålig beläggning skapar fall- och singelolyckor, liksom bristande halkbekämpning. Det finns hur många exempel som helst.

Att sådant förekommer beror i hög grad på att det saknas **utvärderingar och revisioner**.

NTF skulle kunna utveckla en verksamhet till stöd för de kommunala trafikplanerna. Det kan handla om oberoende inspektioner av befintlig infrastruktur. Eller granskning av nya trafikprojekt på planeringsstadiet, under byggnation eller efter färdigställandet. Allt i syfte identifiera potentiella problem och åtgärda dem

Liknande inspektioner har tidigare genomförts i många kommuner, men ebbat ut beroende på att huvudman saknas. Ett exempel är de så kallade cykelvägsinspektionerna, CVA, som genomfördes i ett tjugotal kommuner kring sekelskiftet. Ett annat exempel är BASUN som är en systematisk metod för att granska fotgängarmiljöer med hänsyn till säkerhet och framkomlighet (framtagen av FOT). Walk Audit är ett liknande förfarande, för att nämna ytterligare ett exempel.

Det handlar om att ge trafikplanerna en oberoende och systematisk återkoppling. För närvarande ligger inspektionerna alltså nere. De gjordes tidigare av cykel- och fotgängarorganisationerna och finansierades av statliga och kommunala pengar.

Här skulle NTF, som sagt, ta en huvudroll, utveckla metoder och organisation och driva verksamheten.

Ett annat incitament som fungerar pådrivande är **säkerhetsklassning/betygsättning** å la EuroRAP och Euro NCAP. En motsvarande metod för cykelinfrastruktur finns, BikeRAP, men har inte kommit till användning beroende på att det inte finns någon huvudman.

Också här kan NTF ta huvudrollen, utveckla metoderna, organisera genomförandet och bistå kommunerna med råd och annan service för att öka säkerheten för gående och cyklister. Jämför med motororganisationen M som spelar en viktig roll i EuroRAP.

De många halkolyckorna – granska resurser och kostnader

Ett annat område är att fortlöpande granska **resurser och kostnader för halkbekämpning**. Som bekant är fallolyckorna fler än alla andra trafikolyckor tillsammans, till allra största delen orsakade av halt underlag. Men halkbekämpningen är mycket varierande och inte alls i nivå med skadekostnaderna som är många gånger högre. Orsaken är att det handlar om två separata ekonomiska system utan inbördes kommunikation. Det ena finansierar halkbekämpningen och det andra vården av halkoffren.

Att synliggöra den obalansen kommunvis är ett första steg för att rätta till den. En modell håller nu på att tas fram för återkommande redovisning av investeringar i halkbekämpning och kostnader för halkolyckor. Den är tänkt att göras kommunvis för landets kommuner och adresseras regionerna. Modellen kan utvecklas till att också omfatta singelolyckor för cyklister.

NTF skulle förslagsvis kunna vara huvudman för en sådan verksamhet. I grunden handlar det om att få fram större resurser för halkbekämpningen – som dessutom blir ekonomiskt lönsam genom minskade skadekostnader.

Skyddsutrustning och synbarhet i mörker

Här bedriver NTF redan en förtjänstfull och viktig verksamhet. Den ska naturligtvis utvecklas och förstärkas. I nuvarande utkast till verksamhetsinriktning finns detta knappt nämnt (!?). Förvånande.

Opinionsbildning för ökade resurser

Strategiskt avgörande är **opinionsbildning för mera resurser** till de oskyddades säkerhet. På pappret delar stat och kommuner ansvaret för infrastrukturen, staten för de statliga och de regionala vägarna och kommunerna för sina gator. Som nämnts har staten i praktiken delegerat trafiksäkerhetsansvaret till kommunerna. Som inte har resurserna.

Ansvarsfördelning och resurser skulle därför behöva ses över. Där kan NTF spela en viktig roll. Stadsmiljöavtalen i nuvarande infrastrukturplanering borde prioritera säkerheten för gående och cyklister, men nu är det många olika önskemål som konkurrerar om pengarna. Stadsmiljöavtalen behöver också få mera pengar.

Här kan NTF spela en viktig roll med erfarenheter och argument från sin lokala verksamhet.

Till sist – NTFs identitet

Det handlar också om NTFs identitet. Vad står NTF för, vad gör NTF?

Genom att ta ett helhetsgrepp på de oskyddade trafikanterna har NTF chans att göra sig tydlig. Och skapa en unik profil på trafiksäkerhetsområdet.

För Fotgängarnas förening FOT



Krister Spolander