



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

fot.se

Fastställd vid styrelsesammanträde 2020-08-27

FOT verksamhetsplan 2020 - 2021

Internt

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

Falloolyckorna är fler än alla andra trafikolyckor tillsammans och orsakar mycket lidande och stora kostnader. De är till allra största delen orsakade av halt underlag, i första hand is och snö, och inträffar därför under halkperioden. Skillnaden är enorm mellan exempelvis juni-juli och december-januari.

Orsaken till att vi inte halkbekämpar mera är att det handlar om två separata ekonomiska system utan inbördes kommunikation. Det ena finansierar halkbekämpningen och det andra vården av halkoffren. Obalansen är avsevärd. Kostnaden för halkrelaterade skador är **många gånger högre** än kostnaden för vinterväghållningen.

Att synliggöra obalansen är ett första steg mot att rätta till den.

Projektet syftar till att utveckla en modell för återkommande redovisning av investeringar i halkbekämpning och kostnader för falloolyckor till följd av halka. Redovisningen är tänkt att göras kommunvis för landets 290 kommuner och adresseras de 21 regionerna.

Projektet genomförs med bidrag från Skyltfonden och slutförs 2021. Björn Sax Kaijser och Krister Spolander håller i projektet.

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

Danmark och Nederländerna ses som föredömen när det gäller infrastrukturen för de oskyddade trafikanterna. Men trots att den är så mycket mer välutvecklad där är trafiksäkerheten lika dålig som i Sverige. Riskerna för cyklister är lika höga i de tre länderna (antalet dödade per cykelmiljard). Motsvarande risker för

Projektet genomförs med bidrag från Skyltfonden och slutförs 2021. Krister Spolander håller i projektet.

fotgängare är 60 procent högre i DK än i SE. Varför? I NL är den ungefär samma som i hos oss. Varför inte lägre? Det borde den.

Dessa frågor är viktiga eftersom vi importerar många infrastrukturlösningar därifrån.

Projektet syftar till att ta fram tänkbara orsaker.

Barns gång- och cykelvägar i stadsplaneringen utifrån Barnkonventionen

Projektet syftar till att studera hur åtta kommuner av olika storlek planerar för barns behov av gång- och cykelvägar utifrån Barnkonventionens princip om hänsyn till Barnets bästa i stadsplaneringen. Projektet är ett komplement till en tidigare studie om användningen av Barnkonsekvensanalyser i stadsplaneringen.¹²

Maria Nordström håller i projektet. Ansökan om bidrag har lämnats till Trafikverket. Projektet beräknas starta i oktober 2020 och slutföras med ett seminarium 2021.

Finns en strukturell skuld är en studie som syftar till att beskriva den sedan mitten av förra seklet gradvis försämrade tillgängligheten och framkomligheten i landskapet för gående och cyklister. Tanken är att börja med en förstudie. Kopplingar finns till Landskapskonventionen och Trafikverkets arbete med integrerad landskapsanalys.

Ett utkast till projektansökan finns. Järda Blix slutjusterar den till Trafikverkets fond för projektbidrag till ideella föreningar. En förstudie beräknas starta 2021.

Planeringsprocesser för gång och cykling

Nederländerna lyfts ofta fram som ett föredöme vad gäller gång- och cykelplanering. Oskyddade trafikanter är högt prioriterade i gaturummet och i många städer står gående och cyklister för mer än hälften av allt resande. Vad har lett fram till detta? Syftet med projektet är att kartlägga planeringsprocessen från tidigt 1970-tal fram till idag. Vilka faktorer har varit avgörande för utvecklingen? Vilka är de bärande planeringsprinciperna? Vilka lärdomar finns att hämta och vilka fallgropar är viktiga att undvika? Vad går att applicera i en svensk kontext?

Björn Sax Kaijser undersöker olika finansieringsmöjligheter för projektet.

Planeringen studeras på två nivåer, dels hur planeringsideologin utvecklats på nationellt, dels hur processerna varit i de två städerna Delft och Utrecht. Genom att kartlägga utvecklingen i dessa två städer vill vi exemplifiera hur planeringen har konkret tillämpats på lokal nivå. Det har, som bekant, lett till att Delft och Utrecht har omvandlats från bildominerade städer till föregångsexempel för gång- och cykelvänliga städer.

¹ Nordström, M. (2020), Barnkonsekvensanalyser i stadsplaneringen, rapport från Boverket, publiceras 2020-11-02 i samband med Boverkets redovisning av sitt Regeringsuppdrag att kartlägga och analysera den praktiska tillämpningen av Barnkonventionen.

² De åtta kommunerna är Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Lund, Varberg, Karlskoga och Simrishamn.

Kunskaper om och beteenden vid cykelöverfarter

2014 ändrades reglerna för cykelöverfart i Sverige. De innebär bland annat skyldighet för fordonsförare att lämna cyklister företräde som befinner sig på cykelöverfarten eller som är på väg att färdas ut på den (till skillnad från cykelpassage där väjningsplikten är den omvända). De nya reglerna innebär även att trafikmiljön vid cykelöverfarten måste vara trafiksäkert utformad så att korsande trafik inte kan köra snabbare än 30 km/tim. Vidare togs ett nytt vägmärke B8 fram för att skylta om cykelöverfart.

Björn Sax Kaijser undersöker olika finansieringsmöjligheter för projektet.

Syftet med projektet trefaldigt: (1) kartlägga olika trafikantgruppers erfarenheter och kunskaper om de nya cykelöverfarterna, (2) undersöka vad kommunala trafikplanerare i Sverige anser om cykelöverfarterna, förbättringsmöjligheter och behovet av tillämpningsstöd bland annat i VGU, samt (3) fallstudie av ett antal befintliga cykelöverfarter - hur fungerar de i praktiken, hur ser väjningsbeteendet ut, hur varierar det med utformningen.

Vad är en fotgängare

Frågan har aktualiserats med anledning av den nya regeln i Trafikförordningen att gående ska hålla till vänster på osepärade cykelvägar. Är fotgängare trafikanter på samma sätt som fordonsförare, eller ett eget trafikslag eller eget färd sätt. Vilka är likheterna och skillnaderna? Vilka krav kan ställas på fotgängare med hänsyn till de så olika förutsättningar inom denna så heterogena trafikantkategori?

Christer Hydén sammanställer olika synpunkter som i ett senare skede kan bli ett externfinansierat projekt.

Remissarbete

FOT har alltmer kommit att anlitas som remissorgan av kommuner och statliga myndigheter när det gäller översiktsplaner, fotgängar- och cykelplaner, kollektivtrafikfrågor och trafiksäkerhetsprogram

Krister Spolander för remissdiariet, registrerar remisserna och följer upp fördelningen på styrelsemedlemmarna.

Detta är en omfattande och mycket viktig del av FOTs verksamhet. Under senare år har FOT avlämnat ett stort antal remissyttranden, se vidare <http://www.fot.se/uttalanden/>.

Fortlöpande bevakning av aktualiteter inom forskning, utveckling och tillämpning.

Det sker inom ramen för styrelsemedlemmarnas ordinarie arbeten, litteraturbevakning, medverkan vid seminarier och konferenser samt i referensgrupper såsom forskningsprojektet "Gångbart", ett FORMAS-finansierat forskningsprojekt om gående i det offentliga rummet. Det omfattar också en kontinuerlig **bevakning av nyhetsflödet** när det gäller fotgängarfrågor och andra trafikfrågor, trafikpolitiska utspel, internationella erfarenheter osv.

Hela styrelsen svarar för detta och rapporterar relevanta aktualiteter på en stående punkt vid styrelsemötena.

Administration och utveckling av den nya hemsidan.

En ny hemsida togs i bruk våren 2018 (med projektbidrag från Trafikverket). Den används för information och opinionsbildning, är ett interaktivt diskussionsforum för medlemmar och andra aktörer, samt för nätverksbyggande, medlemsrekrytering och föreningsintern administration. Viktigaste målgrupperna är beslutsfattare, planerare och opinionsbildare i stads- och trafikfrågor inom politik och förvaltning. Samt massmedia. Och förstås FOTs medlemmar, såväl befintliga som potentiella.

Krister Spolander administrerar hemsidan.

Den modifieras 2020. Görs av Emil Frodlund.

Internt administrationsarbete

De mer resurskrävande momenten är att ta fram underlag för årsmöten, styrelseprotokoll, ekonomi och kassauppgifter, medlemsadministration.

Sonja Forward och David Lindelöw håller i detta.

Extern utåtriktad verksamhet

Medverkan i möten, arbetsgrupper, seminarier, kontakter.

Som framgår av verksamhetsberättelsen medverkar FOT i en lång rad seminarier och konferenser, liksom i många informella möten med aktörer inom området. Ett exempel är Trafikverkets uppföljningsmöten av det gemensamma arbetet för säker gångtrafik, där FOT tar aktiv del. Ett annat är Trafikverkets årliga resultatkonferenser i april månad.

Hela styrelsen deltar i aktiviteterna. Sonja Forward samordnar och för ett diarium som senare kan läggas in i verksamhetsberättelsen.

Framtagning av egna inspel i den trafikpolitiska diskussionen om fotgängare, stadsutveckling, säkerhetsfrågor generellt. Det publiceras på FOTs websida, i pressmeddelanden, i debattartiklar i massmedia.

Görs på initiativ från medlemmar, styrelsen eller andra.

Ett exempel är FOTs inspel till regeringens nysatsning på Nollvisionen³ och yttrandet över regeringens infrastrukturförslag.⁴ Remissvaren på NTF Anser kan också nämnas i sammanhanget.⁵ Ett annat exempel är debattinlägget 2018 om sänkt bashastighet i tätort

³ http://www.fot.se/wp-content/uploads/2017/05/20160413_FOT_Synpunkter_Nysatsning_nollvisionen.pdf

⁴ http://www.fot.se/wp-content/uploads/2018/03/20171129_FOT_Remissvar_Nationell_plan_N%C3%A4ringsdepartementet_N2017-05430-TIF_FOT_remissvar_plan_transportsystemet.pdf

⁵ <http://www.fot.se/wp-content/uploads/2018/09/Synpunkter-FOT-Revidering-NTF-Anser-om-mc.pdf> och <http://www.fot.se/wp-content/uploads/2018/10/FOT-synpunkter-p%C3%A5-NTF-Anser-om-tr%C3%B6tthet-och-distraction-FOT.pdf>

(tillsammans med bland andra Cykelfrämjandet).⁶ Utspelet 2019 om halkbekämpningen på trottoarer och gångbanor hör också hit.⁷

Aktiviteter av det här slaget bör följas upp av FOT för att utveckla kontakter med andra föreningar, få nya medlemmar och göra FOT mera känt.

Intensifierad medlemsvärvning kan omfatta bearbetning av **deltagarlistor** från aktuella konferenser och seminarier, från Transportforum till regionala och lokala konferenser, uppmuntran av **befintliga medlemmar att värva** nya, ökad aktivitet från FOTs sida i **diskussions- och kontaktgrupper på internet**, exempelvis Facebook, Twitter mm.

Alla i styrelsen medverkar aktivt i medlemsvärvningen. Målet är att var och en ska kunna redovisa minst ett tiotal nya medlemmar 2020.

Styrelsen bör vidare bli aktivare på Facebook och andra sociala medier.

Nätverksbyggande. Det finns många organisationer inom närgränsande områden med vilka FOT kan samarbeta. Det är Svenska Naturskyddsföreningen, Cykelfrämjandet, Trampkraft, Svenska Cykelsällskapet, Resenärsforum, Alternativ Stad, Klimataktion Stockholm, Kollektivtrafikant Stockholm, Miljöförbundet Jordens vänner, Gröna kvinnor, Håll Sverige Rent, Barn i stan. Nämnas bör också rörelser som Friluftsförbundet, vandrarföreningar, omställningsrörelsen, Föreningen för samhällsplanering, Sveriges arkitekter, Trafiktekniska föreningen m fl.

Mycket av detta sker i samband med seminarier och andra möten i olika sammanhang.

Planen är att intensifiera kontakterna med sådana organisationer 2019, diskutera gemensamma intressen, ta fram aktuella och mer långsiktiga frågor att driva och att samordna aktiviteter. Många kontakter etableras naturligen i samband med seminarier och konferenser.

Nätverksgemensamma remissyttranden, debattartiklar och liknande opinionsuttryck kan ge ökad tyngd i olika sammanhang. Särskilda **remisseminarier** kan vara ett alternativ för större remisser där FOT bjuder in till gemensamma diskussioner.

Årets Fotgängarstad 2021. Sundbyberg blev Årets Fotgängarstad 2019.⁸ Nästa gång blir 2021. En inbjudan till kommunerna kan skickas förslagsvis ut våren 2021 och utses till hösten.

Elin Engqvist håller i detta och tar fram förslag till inbjudan.

Idéer för framtida verksamhet

Generella fotgängarinspektioner. Utveckling av FOTs tidigare verksamhet med att inspektera, bedöma och ta fram förbättringsförslag för fotgängarförhållandena i specifika kommuner.

⁶ https://www.svd.se/sank-hastigheten-till-40-km-h-i-alla-tator-ter?fbclid=IwAR3fqdIaRcG3C6sNw7q9nygTPxAXcQIAYCIKK9Yvi_dZtMtM7ZsE4uykmKo

⁷ <https://www.dn.se/asikt/tvinga-kommunerna-att-betala-for-alla-halkolyckor/>

⁸ År 2016 blev det Gävle, 2014 Malmö, dessförinnan Karlskrona.

Säkerhetsklassning av fotgängarmiljöer. För väginfrastruktur finns en metod för säkerhetsklassning EuroRAP (European Road Assessment Programme). För cykelinfrastruktur har förslag till en liknande metod tagits fram, BikeRAP.⁹ En motsvarande metod kan tas för fotgängarmiljöer med fokus på separeringsgrad och korsningspunkter.

Christer Hydén funderar på detta.

⁹ http://www.spolander.se/pdfmetoder/BikeRAP_utveckling_metod.pdf