



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT
www.fot.se

FOTBLADET – Ett nyhetsbrev från FOT

Kära medlemmar!

Snart har ett år gått sedan den nya styrelsen för FOT tillträdde vid årsmötet i september 2020. Det har varit ett annorlunda år som till stor del har präglats av den pågående Coronapandemin. I Coronas spår har vi lärt oss att arbeta hemifrån och ersätta fysiska möten med Teams och Skype. Vi har utökat vårt ordförande med nya ord som ”självkarantän” och ”social distansering”. Vi har lärt oss att hälsa på varandra med armbågarna och bära munskydd på offentliga platser. Men framförallt, vi har blivit smärtsamt medvetna om skört och förgämligt livet är.

Ur ett fotgängarperspektiv har det varit intressant att följa hur pandemin har förändrat våra djupt rotade resvanor. På bara några månader har vi gått från en globaliserad värld till stängda gränser, vilket har medfört att resandet mellan länder nästan helt har upphört. Även längre resor inom Sverige har minskat kraftigt liksom kollektivtrafikresandet som har minskat med nästan en tredjedel. Delvis till förmån för en ökad gång och cykling. På så vis kan Coronapandemin bli en dörröppnare för ett mer hållbart transportsystem.

I spåren av Corona har allt fler städer tagit chansen att bygga bort trängsel och luftföroreningar genom att skifta fokus från rörlighet till tillgänglighet. Det har påskyndat en pågående trend om grannskapsstaden och det lokala närområdet som präglas av närhet till service och grönområden. Även i metropoler som Barcelona, London och Paris finns en önskan om att utveckla småskaliga stadsmiljöer och kvarter som sätter människan i centrum och som upplevs som trygga och trivsamma att vara i.

Det som sker i många städer är en del av en bredare rörelse där politiker och planerare försöker använda krisen för att minska biltrafiken till förmån för ökad cykling. Det är ett intressant initiativ som kan bli starten på en omfördelning av gaturummet med mer utrymme för gående och cyklister.

Även för FOT och styrelsen har Corona inneburit en omställning. Samtliga styrelsemöten har skett via Skype eller Teams och vi har blivit tvungna att flytta fram det planerade årsmötet från maj till september. Vi hoppas ändå kunna träffas i slutet av september och planerar för spännande aktiviteter och studiebesök i Stockholm. Mer information om det kommer att komma längre fram.

I väntan på årsmötet följer här en genomgång av det arbete som har skett inom FOT under den senaste tiden. Vi hoppas kunna berätta mer när vi ses i september men fram till dess önskar vi er en trevlig sommarläsning med detta nyhetsbrev!

Pågående projekt

Plattform för dialog mellan regioner och kommuner om 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. Enligt uppgifter från MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) uppgår samhällets kostnader för halkolyckor till cirka 22 miljarder kronor årligen.

Fallolyckor orsakas till största delen av halt underlag, i första hand is och snö. Vi vet hur detta ska bekämpas och det finns effektiva metoder för att förebygga olyckorna. 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 kommunala systemet finansierar halkbekämpningen och det regionala systemet ansvarar för vårdkostnaderna. Det innebär att kommunerna inte ser vårdkostnaderna när de budgeterar för halkbekämpningen.

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, vilket leder till ökade vårdkostnader som blir högre än besparingen på halkbekämpningen.

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 och adresseras till samtliga 21 regioner. Syftet är att öka kunskapen om hur vårdkostnaderna och investeringarna för halkbekämpning ser ut i landet. Därigenom synliggörs obalansen och en konstruktiv diskussion kan ta fart mellan vårdgivare och väghållare om insatser för ökad halkbekämpning. Målet är att redovisningsmodellen ska resultera i en regional plattform för regioner och kommuner att diskutera kostnader, halkbekämpning och vilka prioriteringar som behövs. Plattformen kan implementeras regionvis och därefter

utvecklas successivt av de berörda regionerna och kommunerna efter deras varierande behov och förutsättningar.

Oskyddade trafikanters 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.

Gör vi därför som i Danmark och Nederländerna kan vi öka gång och cykling, vilket är väsentligt för ett hållbart och fossilfritt trafiksystem. 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. Men så är det inte. Risken per cyklad kilometer ligger på samma nivå i de tre länderna vilket innebär ungefär dubbelt så många respektive fem gånger så många omkomna cyklister i Danmark respektive Nederländerna (antal omkomna per hundra tusen invånare).

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 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?

Barns gång- och cykelvägar i kommunernas stadsplanering med utgångspunkt från barnkonventionen

Stadsplaneringen ger grundläggande förutsättningar för barn att vistas utomhus och för deras möjligheter att gå och cykla till skola, lekplatser och kamrater. Det är därför viktigt att studera konsekvenserna av hur stadsplaneringen påverkar barns mobilitet.

FOT har fått projektbidrag från Trafikverket för en studie som beskriver:

- Hur stadsplanerare kopplar samman stadsplanering av platser för barn med planeringen av barns gång- och cykelvägar
- Hur de samverkar med barn i kommunens planering av gång- och cykelvägar
- Hur de uppmärksammar frågan om barns fria rörlighet i staden

Åtta kommuner ingår i studien – Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Lund, Varberg, Karlskoga och Simrishamn. Syftet med studien är att undersöka hur dessa

kommuner, med olika storlek och förutsättningar, tar hänsyn till barns behov av gång- och cykelvägar i stadsplaneringen utifrån barnkonventionen.

Preliminärt pekar resultatet på att kommunerna arbetar med trafikmiljön kring barnens skolor på grund av problemet med skjutsande föräldrar och att man ser att problemet måste lösas med insatser på flera olika sätt, inte enbart trafikreglerande och fysiska åtgärder. Ett annat preliminärt resultat är att kommunerna är upptagna med planering för cykeltrafik, men främst för vuxnas cykelpendling.



Projektet är ett komplement till en större studie om barnkonsekvensanalyser i stadsplaneringen som har genomförts av Boverket och SLU.

Nyligen 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 reda 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.

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.

Samtliga studier finns att läsa i sin helhet på <https://www.fot.se/rapporter/>

Remisser

Synpunkter på Trafikverkets förslag till inriktning av infrastrukturplanering

Inriktningsunderlaget kommer ligga till grund för planeringen 2022-2033 med utblick mot 2037, alltså ett mycket viktigt dokument som avgör hur transportsystemet utvecklas kommande decennier.

FOT anser att de transportpolitiska målen om miljömässigt hållbara och trafiksäkra transporter inte kommer att nås med den föreslagna inriktningen. Den handlar nästan uteslutande om motoriserad trafik.

Gång och cykling missgynnas kraftigt trots att nästan 30 procent av svenskarnas resor sker till fots eller på cykel. I den senaste infrastrukturplaneringen fick de bara en eller annan procent av den statliga pengaramen. FOT anser därför att de statliga investeringarna i gång- och cykelinfrastruktur måste utökas kraftigt och att länsplanerna i det syftet bör få en större del av statliga investeringar. Åtgärder för förbättrad gång- och cykelinfrastruktur bör prioriteras med en särskild pott inom stadsmiljöavtalen.

Synpunkter på NTFs verksamhet 2021-2023

Gående och cyklister saknar en stark företrädare som kan kämpa för resurser, prioriteringar och metodutveckling nationellt och regionalt. De har inte gynnats av de stora resurser som Nollvisionen har frigjort för biltrafikens säkerhet annat än marginellt.

Trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna har ingen huvudman på nationell nivå, inte heller regional eller lokal. NTF vore en självskriven aktör för det. FOT föreslår därför att NTF tar rollen att företräda fotgängare och cyklister när det gäller deras trafiksäkerhet. En viktig uppgift vore att kritiskt granska, revidera och identifiera risker i infrastrukturen, en verksamhet som passar bra med tanke på NTFs regionala organisation

Synpunkter på översiktsplan för Malmö

FOT pekar på de många positiva inslagen i översiktsplanen – exempelvis att fler ska kunna gå, cykla eller åka kollektivt med bilfria zoner för sociala aktiviteter och mötesplatser.

Men det är viktigt att detta inte stannar som visioner utan omsätts i en förändrad gatumiljö. Stadens infartsleder och stora huvudgator måste göras om till stadsgator med mer plats för gående och cyklister. Motortrafikens framkomlighet och hastighet måste begränsas för att skapa attraktiva och trafiksäkra trafikmiljöer som bidrar till ett ökat gående och stadsliv.

Fotgängarprogram för Växjö

FOT välkomnar att planen vill öka andelen resor till fots. För att lyckas måste fotgängarna prioriteras framför biltrafiken. En strategi behövs för att minska onödigt bilutrymme för att därigenom skapa bättre lösningar för gång och cykel.

Flera av åtgärderna i fotgängarplanen är standard och därför vill FOT att man spänner bågen ytterligare. Det gäller framför allt de viktiga gångstråken som pekas ut i planen. Vidare bör åtgärder som har att göra med bekvämlighet, trygghet och estetiska värden ingå i planen. Gestaltningen av stadens byggnader och anläggningar kan på ett avgörande sätt bidra till stimulerande och attraktiva miljöer för människor till fots och på cykel.

Remissvaren och tidigare remisser finns att läsa på <https://www.fot.se/remisser/>

Debattinlägg

Svar till Kungliga Automobil Klubben (KAK)

KAK vill i ett utspel i Svenska Dagbladet att kommunerna ska ”tänka om och planera för ökad bilism” för att minska riskerna med spridningen av coronavirus i kollektivtrafiken.

FOT svarade att det vore att backa tillbaks till förra århundradet. Fler människor dör i förtid varje år av biltrafikens luftföroreningar än av den övergående pandemin. Vidare kan privatbilen omöjliggör ta över någon väsentlig del av kollektivtrafiken i våra större städer. Visst är man mer coronaskyddad i bil än i buss. Men utrymmet mellan husen är begränsat. Ska man åstadkomma någon väsentlig omfördelning från kollektivtrafik till privatbil måste man bredda gator och dra nya trafikleder genom våra städer.

Det gjorde man för sextio år sen då städernas centrala delar revs för att bereda plats för bilen. Vi dras fortfarande med problemen från den tiden, men är nu på rätt väg bort från bilens dominans i stadsplaneringen.

Bilen är utmärkt på landsväg när det inte finns några alternativ. Men destruktiv i städer.

Debattartikeln och tidigare artiklar finns att läsa på <https://www.fot.se/debatt/>

Övrigt arbete

FOT i referensgruppen till forskningsprojekt om gående i det offentliga rummet

Projektet ”Gångbart” (Gåendets teknopolitik: Kontinuitet och förändring av gator som offentliga platser i europeiska städer) är ett 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 arbetar i projektet med ArkDes och KTH som projektpartners, bl.a. samverkan angående kommunikation och spridning av resultatet.

Ambitionen är att ordna ett par seminarier och workshops per år riktade till professionella aktörer eller till en intresserad allmänhet. Under pandemitiden har dock enbart digitala seminarier ordnats (september 2020 och maj 2021).

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) gångtunnlar/broar (under 2021 även utvidgat till frågan om barns skolvägar, 3) trafiksignaler 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. Vissa fältstudier kan komma att ersättas med ”fotoarkeologi” där bilder av samma plats från olika tidpunkter analyseras.

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>

Avslutningsvis...

Vill vi önska er alla en lång och härlig sommar. Hoppas ni får möjlighet att njuta av natur och stadsliv till fots, på cykel eller med andra trevliga färdssätt. Vi vill också passa att tacka för att ni genom ert medlemskap bidrar till bättre förhållanden för fotgängare. Glad sommar och tack igen för ert medlemskap!

