



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

fot.se

2022-03-28

FOTs verksamhetsberättelse år 2021

FOT har genomfört flera projekt under året i syfte att förbättra förhållandena för oskyddade trafikanter. En **dialogplattform** har utvecklats för regioner och kommuner att diskutera prioriteringar när det gäller halkbekämpning mot bakgrund av att halkans samhällsekonomiska kostnader vida överstiger vad väghållarna lägger ner på halkbekämpning. En analys har gjorts av i vilken utsträckning som **barnkonventionen** slår igenom i stads- och trafikplaneringen. Vidare pågår en analys av varför inte **gång- och fotgängarriskerna är lägre i Nederländerna och Danmark** än hos oss, trots att de borde vara det med tanke på deras mycket mer välutvecklade infrastruktur för just gående och cyklist. Frågan är intressant eftersom vi importerar många infrastrukturlösningar därifrån.

FOT har vidare lämnat synpunkter på **remisser** om infrastrukturplaneringen, den nationella strategin för hållbart samhälls- och bebyggelsestruktur, Stockholms trafiksäkerhetsplan, Stockholms cykelplan, samt förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Vidare har FOT medverkat i **seminarier, referens- och samordningsgrupper**, allt i syfte att framföra fotgängarnas behov av en attraktiv, trygg, och säker miljö.

Syfte och mål

FOT är en ideell organisation som driver opinion för fotgängarnas intressen i stadsplaneringen. Det sker i olika sammanhang – genom debattinlägg, kontakter med myndigheter och organisationer, remissarbete, framtagning av egna analyser och rapporter.

FOT verkar för att städer och andra tätorter förändras så att gång blir ett självklart färdssätt. Bilens dominans måste brytas, städerna utvecklas till attraktiva och hälsosamma livsmiljöer med utgångspunkt från den gående människan.

Fotgängare är den mest heterogena trafikantkategorien med de mest varierande förutsättningar. Staden ska vara tillgänglig för alla. En alldeles särskild hänsyn måste därför tas till barn, äldre och funktionshindrade så att deras framkomlighet och säkerhet tryggas.

Fotgängarna är helt oskyddade. Årligen omkommer ett hundratal fotgängare i trafik- och fallolyckor, många tusentals behöver läggas in på sjukhus för slutenvård. Samtidigt får de allra minst av samhällets resurser för trafiksäkerhet, är i praktiken vid sidan av nollvisionen. FOT anser därför att trafiksäkerhetsarbetet måste omorienteras till fotgängarna.

FOTs projekt

Under 2021 arbetade FOT med tre olika projekt, alla med bidrag från Trafikverket.

Plattform för dialog mellan regioner och kommuner om halkolyckor

Halkolyckorna 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 Skyldfond för att borra vidare i frågan varför inte cyklist- och fotgängarriskerna är lägre i Nederländerna och Danmark än hos oss, trots att de ”borde” vara det. Det är en viktig fråga eftersom vi importerar många infrastrukturlösningar därifrån.

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.

Resultatet från studien visar att kommunerna är väl medvetna om problemet med föräldrar som skjutsar sina barn till skolan. Detta är något som de försöker lösa med hjälp av olika insatser, inte enbart trafikreglerande och fysiska åtgärder. Trots detta visar resultaten att planering för cykling i stor utsträckning handlar om vuxnas cykelpendling till arbete i tätorten och inom regionen snarare än barns cykling till skolan.

Projektet är ett komplement till en större studie om barnkonsekvensanalyser i stadsplaneringen.

Remissvar

Under 2021 fick FOT möjlighet att lämna synpunkter på 6 olika remisser. Svaren sammanfattas nedan, de fullständiga svaren finns att läsa på FOTs hemsida <https://www.fot.se/remisser/>

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen

Inriktningsunderlaget kommer ligga till grund för planeringen 2022-2033 med utblick mot 2037 vilket innebär att dokumentet är mycket viktigt eftersom det 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. Problemet är att 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 de statliga investeringarna. Åtgärder för förbättrad gång- och cykelinfrastruktur bör prioriteras med en särskild pott inom stadsmiljöavtalet.¹

Remissvar om SOU 2021:23 Stärkt planering för en hållbar utveckling

FOT tillstyrker föreslagna förändringar i PBL liksom att det behövs en nationell strategi för en hållbar samhälls- och bebyggelsestruktur för att driva på en normförändring mot en mer hållbar trafikstruktur där kollektivtrafik, gång och cykel m.fl. kan ges företräde. Föreslagna ändringar i PBL ger kommunerna ett tydligare krav att i sin planering främja en transporteffektiv samhälls- och bebyggelsestruktur. Vidare får kommunerna möjlighet att kräva aktiva åtgärder av byggherrar och fastighetsägare som ger utrymme för mobilitets- och delningstjänster, leveranser osv, samt, prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik.

Utredningens förslag om att föra in mobilitetsåtgärder i PBL och ställa krav på fastighetsägarna att få mobilitetstjänster på plats direkt vid utbyggnad ter sig rimliga. FOT tillstyrker även förslaget om ansvar för fastighetsägaren att utföra mobilitetskartläggning, dvs fortlöpande övervaka och redovisa vilka mobilitetslösningar som finns för dem som bor i, arbetar i eller besöker fastigheten. Det gäller dock att man lyckas etablera mobilitetslösningar som verkligen innebär att mindre mark tas i anspråk av trafik- eller mobilitetsinstallationer samtidigt som de långsiktigt mest hållbara transportsätten ges tillräckligt utrymme. Ytterligare reglering kan behövas så att inte ”mobilitetsaktörerna” etablerar en huggsexa på parkeringsplatser för delningsfordon av olika slag.

¹

Utrymmen för parkering för exempelvis ambulans och hemtjänst behövs också, men kommenteras inte alls i utredningen..

Genom aktiv samordning, tydliga regler och engagemang från kommun och fastighetsägare kan bra lösningar åstadkommas, men för att komma dithän kan man inte enbart lita till marknaden där stora aktörer ofta har ett försteg. Aktiv styrning lär krävas för att hitta de aktörer och verksamheter som kan svara för en kontinuerlig närvaro och lokal förankring så att hubbarna blir trygga platser, och kan bli en tillgång för grannskapet.

Stockholms stads trafiksäkerhetsplan

FOT anser att Stockholms stads plan för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister är utmärkt eftersom den beaktar en rad olika problem såsom; fall- och singelolyckor, liksom biltrafikens hastighet och regelefterlevnad. Dock måste vi framföra följande kritik.

1. Effekten av ökad gång och särskilt cykling underskattas. Sedan sekelskiftet har antalet cyklister fördubblats som skadas så svårt att de måste läggas på slutenvården i Stockholmsregionen. Samtidigt har cykeltrafiken ökat, mer än fördubblats. Olyckssambandet med cyklingens storlek är starkt. Det visar studier över såväl kommuner, säsongvariationer som jämförelser med Danmark och Nederländerna.
2. Cykelproblematiken underskattas. Över hälften, 56 procent, av alla svårt skadade trafikanterna i Stockholmsregionen är cyklister enligt Socialstyrelsens slutenvårdsstatistik år 2020. Detta i stark kontrast till den generella trafiksäkerhetsutvecklingen som varit positiv, en minskning på 15-20 procent av totalantalet skadade trafikanter sedan sekelskiftet.
3. Mot den bakgrunden behövs särskilt kraftfulla åtgärder för att inte ambitionerna att öka cyklingen ska leda till fler skadade. Infrastrukturens utveckling, med tillhörande regelsystem, måste inriktas mera på säkerhet. Resurserna för drift och underhåll måste kraftigt förstärkas.
4. Underskattningen beror på att STRADA-statistik använts som underlag för trafiksäkerhetsplanen. Särskilt i Stockholmsregionen har databasen drabbats av så svåra registreringsproblem att den inte kan användas för att bedöma utvecklingen över tid, eller problemens magnitud. Mörkertalen är för stora och varierar över tid. Socialstyrelsens patientstatistik är därför ett bättre alternativ för just denna region.
5. Bättre data om gångtrafiken behövs. FOT vet att Stockholm håller på att utveckla ett system för att mäta gångtrafikens storlek. Men också bättre olycksdata behövs. Fallolyckor registreras visserligen i Socialstyrelsens patientstatistik, men det går inte idag att på ett acceptabelt sätt särskilja dem som inträffat i trafikmiljö.

Stockholms stads reviderade cykelplan

FOT är positiva till revideringsförslaget av Stockholms cykelplan. Inriktningen på cykeltrafikens utveckling är ambitiös och har höjts sedan föregående cykelplan, både vad gäller cyklandets utveckling och standarden på cykelinfrastrukturen. Det är utmärkt att cykeln ska bli en lika självklar del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafik och att större hänsyn ska tas till barns och äldres cyklande, liksom den stora variation av fordon som kommit fram på senare år.

FOT vill dock invända mot hanteringen av trafiksäkerhetsproblematiken som synes vara grovt underskattad. Det beror på att säkerhetsanalysen baserats på statistikdata-basen STRADA som särskilt i Stockholmsregionen drabbats av svåra problem.

Istället för STRADA bör Socialstyrelsens patientstatistik användas för att analysera olycksstatistiken. Den är fristående från STRADA och har inte drabbats av samma problematik. Uppgifterna från patientstatistiken visar att antalet svårt skadade cyklister har fördubblats under de senaste tjugo åren. I absoluta tal uppgick de skadade cyklisterna i slutenvård till cirka 900 i Stockholmsregionen år 2020. Det innebär att över hälften, 56 procent, av de svårt skadade trafikanterna är cyklister.

Därför anser FOT att cykelplanen borde fokusera mera på skadeproblematiken vid ökad cykling. De föreslagna dimensionerna på primära stråk förefaller tillräckliga, däremot är de i snålaste laget på huvudnäten. Vanlig bredd på ett cykelstyre är 60 cm, en del är bredare. Då kan 1,8 meters bredd på enkelriktad cykelbana vara i minsta laget för omkörning med säker marginal. En annan dimensioneringsprincip bör vara att två cyklister ska kunna köra i bredd och bli omkörd av en tredje. Passagerarna också på huvudnätet bör vara säkrade med olika korsningsåtgärder, inte bara på det primära nätet. Och gärna också på de lokala näten.

FOT anser även att cykelplanen bör innehålla tydligare rekommendationer för gångbanor, inte minst de intill cykelbanor. Det gäller både primärstråk, huvudstråk och lokala stråk. Dessutom bör fastslås att utbyggnad och uppgradering av cykelnätet inte får ske på bekostnad av gångnätet. Tvärtom, när cykelbanorna uppgraderas bör även de intilliggande gångbanorna förbättras och breddas upp. Det innebär att utrymme i första hand ska tas från körbanan om det saknas naturlig plats för att bredda upp cykelnätet.

Synpunkter på ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja ökad användning av geostaket; Ds 2021:28

FOT har inga avvikande synpunkter när det gäller ansvarsfrågan vid automatiserad körning. Förslagen synes tillvarata också fotgängarnas intressen i dessa avseenden. FOT noterar med tillfredsställelse förslagen om nya regler för ökad användning av geostaket. Kommunerna får därigenom bättre möjligheter att komma till rätta med exempelvis de problem som korttidsuthyrda elsparkcyklar medfört. Sparkcyklarna framförs ofta i hög hastighet på gångbanor för fotgängare och lämnas inte sällan slängda på trottoarerna med de risker detta kan innebära för de gående. De nya reglerna gör det möjligt för kommunerna att skapa tryggare förhållanden för fotgängare på trottoarer och gångbanor.

FOT är emellertid tveksam till resonemangen som behandlar frågan om kommunernas möjligheter att särbehandla fordon med geostaket trots den kommunalrättsliga principen om likställighet (s 323 ff). FOT instämmer i bedömningen att användningen av geostaket medför en bättre regelefterlevnad, något som i förlängningen gagnar alla kommuninnevånare. De positiva effekterna på t ex miljön som regelefterlevnaden medför uppnås emellertid även utan användning av geostaket när fordon använder eldrift och håller föreskriven hastighet. Enligt Wienkonventionen får geostaket inte vara ”tvingande” vilket innebär att föraren kan åsidosätta automatiken. Därmed uppkommer frågan om särbehandlingen av fordon som använder geostaket kan anses medföra sådana positiva effekter att de sakliga skäl som krävs för att frångå likställighetsprincipen föreligger.

Synpunkter på Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, dnr I2021/02884

Fotgängare och cyklister som skadats så svårt att de måste läggas in på sluten sjukhusvård är flera gånger fler än biltrafikanterna, numera minst tre och en halv gånger fler. De kommer att bli ännu fler om gång- och cykeltrafiken ökar. Fotgängares och cyklisters säkerhet handlar i huvudsak om infrastruktur samt drift och underhåll. FOT föreslår därför att:

1. Ett särskilt trafiksäkerhetsavtal inrättas, i likhet med stadsmiljöavtalet, men inriktat på trafiksäkerhetsåtgärder i fotgängares och cyklisters infrastruktur inom tätort. Avtalet bör också kunna finansiera sådana drift- och underhållsåtgärder inom tätort som har ett direkt trafiksäkerhetssyfte.
2. Avsättningen till medfinansiering av gång- och cykelåtgärder genom stadsmiljöavtal och länsplaner utökas. Inom stadsmiljöavtalet bör förbättrad gång- och cykelinfrastruktur prioriteras med en särskild pott.
3. Steg 1-2-åtgärder kan finansieras av statliga medel inom ramen för infrastrukturplaneringen, att ett nationellt mål för utvecklingen av gång- och cykeltrafiken tas fram, samt att väglagen och anläggningslagen ändras så att det blir möjligt att bygga fristående cykelvägar.

Seminarier och nätverk

Som en del i projektet ”*Plattform för dialog mellan regioner och kommuner om halkolyckor*” har FOT medverkat vid ett antal nätverksträffar om säker gångtrafik. Som exempel kan nämnas SKR:s medlemsnätverk för kommunal trafiksäkerhet (gruppen för nollvision i samverkan). FOT har även presenterat studien i samband med Trafikverkets uppföljningsmöte för ”Säker gångtrafik” med deltagare från bland annat Chalmers, KTH, LTU, NTF, RISE, VTI, SKR, Transportstyrelsen, Trafikverket samt ett tiotal svenska kommuner.

Deltagare från FOT medverkade även vid ett seminarium om attraktiva stadsmiljöer för gående som anordnades av Energikontoret i Stockholm under våren 2021. Björn Sax Kaijser, David Lindelöw och Sonja Forward presenterade projekt som FOT har genomfört och lärdomar från andra forskningsprojekt som genomförts inom området.

FOT deltar även i referensgruppen till projektet ”Gångbart” som ska bidra till dagens diskussioner om hållbar rörlighet och livsmiljön i städer och informera beslutsfattarna om hur det urbana gåendet och kan öka. Vidare är FOT representant i referensgruppen till projektet ”Förstudien för Centrum Planering för Gång” där målet är att starta upp ett kompetenscentrum om gångtrafikplanering med LTU som koordinator.

Styrelse och medlemmar

Styrelsen har utgjorts av Sonja Forward (ordförande), Krister Spolander (vice ordförande och sekreterare), David Lindelöw (kassör). Övriga styrelseledamöter har varit: Björn Sax Kaijser, Elin Engqvist, Gunnar Carlsson, Järda Blix, Maria Nordström och Ursula Unge-Cronsten.

Jerk Wiktorsson har varit revisor och Ulrika Åkerlund revisorssuppleant. Valberedningens arbete har utförts av Björn Theorin.

Antalet betalande medlemmar är 30. FOT-bladet, nyhetsbrev till medlemmarna, utkom i juli månad.²

FOTs årsmöte ägde rum i Stockholm den 14 oktober 2021 (senarelagt beroende på pandemin). Årsmötet inleds med en föreläsning av David Lindelöw, styrelsemedlem i FOT och trafikplanerare på Sweco. Titel på föreläsningen är: Att ta gångtrafik på allvar i planeringen – några nedslag i projekt från Stockholm och Göteborg.

Styrelsen har haft sju styrelsemöten, alla via Skype eller Teams.

FOT är medlem i Federation of European Pedestrians Association (FEPA).

² <https://www.fot.se/wp-content/uploads/2020/07/Fotbladet.pdf>