



FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT
www.fot.se

FOTBLADET – Ett nyhetsbrev från FOT

Kära medlemmar!

I år har det gått 40 år sedan FOT bildades som ett svar på en stads- och trafikplanering som alltför ensidigt prioriterade bilens framkomlighet. Syftet med föreningen var att ge de oskyddade trafikanterna en röst i debatten. Att försvara deras intressen och behov, och arbeta för en omställning till mer gång- och cykelvänliga städer.

Mycket har hänt sedan 1982. Men mycket är fortfarande sig likt. Trots ett framgångsrikt arbete med trafiksäkerhet under de senaste decennierna, inte minst genom nollvisionen, har antalet olyckor bland oskyddade trafikanter inte minskat. Snarare tvärtom. Jämfört med biltrafikanter är det nästan fyra gånger så många gående och cyklister som skadas så allvarligt varje år att de måste läggas in på slutenvård. Men det återspeglas inte i den nationella infrastrukturplanen där oskyddade trafikanter bara får en bråkdel av medlen.

Bristerna i trafiksäkerhetsarbetet, och de uteblivna satsningarna på gående och cyklister, är ett växande samhällsproblem. Det innebär att stillasittandet har ökat i Sverige och att allt färre når upp till rekommendationerna om fysisk aktivitet. Faktum är att Sverige är ett av de mest stillasittande länderna i världen och att sjukdomar kopplat till fysisk inaktivitet kostar samhället nästan 6 miljarder kronor per år.

Särskilt allvarligt är problemet bland barn och unga som rör sig allt mindre till vardags. Sedan mitten av 1990-talet har antalet barn och föräldrar som går och cyklar till skolan mer än halverats. Det innebär att dagens generation är den första i modern tid som riskerar kortare livslängd än sina föräldrar.

Om detta och mycket annat har FOT arbetat med under det gångna året. Vi har svarat på en lång rad remisser, däribland Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan, och genomfört forskningsprojekt om bland annat barns möjligheter att gå och cykla till skolan, halkolyckor och förebyggande åtgärder samt en jämförande analys av oskyddade trafikanter i Sverige, Danmark och Nederländerna. Vidare har vi deltagit vid seminarier och workshops som anordnats av bland annat Trafikverket, SKR och Energikontoret i Stockholm.

Med detta nyhetsbrev vill vi berätta mer om det arbete som har genomförts under året. Vi vill också passa på att önska en fortsatt trevlig sommar och tacka för att ni stöttar föreningen som medlemmar. FOT behövs. Mer än någonsin. Tack för att ni gör det möjligt att bedriva vår verksamhet!

Genomförda forskningsprojekt

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 två 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 och Nederländerna inte lägre än i Sverige trots den bättre fotgängarmiljön?

Projektet syftar till att ta fram tänkbara förklaringar. Frågorna är viktiga eftersom vi importerar många infrastrukturlösningar därifrån.

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 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 det inte görs? 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 budgeten för halkbekämpningen, vilket leder till ökade vårdkostnader som blir betydligt högre än själva besparingen.

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.



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.



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

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

Remisser

Synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan

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 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.
- Att avsättningen till medfinansiering av gång- och cykelåtgärder genom stadsmiljöavtal och länsplaner utökas. Inom stadsmiljöavtalet bör förbättrad gång- och cykelinfrastruktur prioriteras med en särskild pott.
- Att 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.
- 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 enstaka 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 gång- och cykelinfrastruktur bör prioriteras med en särskild pott inom stadsmiljöavtalen.

Synpunkter på remissen om aktiva transporter

FOT instämmer i de rekommendationer som framförs av det Vinnova-finansierade projektet Aktiva skoltransporter men anser att punkterna behöver utökas och konkretiseras. Rekommendationerna från projektet är följande:

1. Samhällsplanering till exempel i gång- och cykelplaner, planering av nät för gång och cykel samt vid placering av skolor och andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar.
2. Beslut om hastighetsgränser i och utanför tätort.
3. Beslut om att upplåta allmän platsmark och gata till parkering.
4. Beslut om kvalitetsnivåer och prioritering av drift och underhåll av all infrastruktur där barn går eller cyklar.

Avseende punkt 1 skulle FOT vilja lägga till följande: ”Fokus bör vara på åtgärder för att säkra upp trafikmiljön, vilket särskilt handlar om separerade gång och cykelvägar och trafiksäkra passager”.

Avseende punkt 2 anser FOT att punkten ersätts med följande: ”För att ytterligare öka trafiksäkerheten ska överfarter och passager utmed skolvägar vara hastighetssäkrade till 30 km/h”.

Avseende punkt 3 anser FOT att följande förtydligande görs: ”Inför parkeringsförbud på de allmänna gatorna vid skolorna. Beslut bör fattas om att upplåta mark till en avlämningsficka på samma sida som skolan.”

FOT vill lägga till en punkt 5: ”Grönområden för barn i nära anslutning till deras förskola/skola bör vara säkra att nå för barnen och fria från biltrafik. De bör planeras i samma sammanhang som barnens förskola/skola och ses som en del i barnens miljö.”

FOT föreslår en ny punkt 6: ”Att kommunerna i samarbete med skolorna och skolornas elever i kommunen uppmuntrar dem att göra cykelplaner och cykelkartor så att elevernas möjligheter att välja bra cykelvägar till sina skolor blev tydliga och samtidigt gav information om hur eleverna kan kombinera färd med cykel med allmänna transportmedel/buss till skolorna.”

Härigenom skulle kommunerna och skolorna uppfylla Barnkonventionens uppmaning att engagera barnen i en angelägenhet som rör dem och som är för deras bästa (se även FOT:s rapport till Trafikverket Planeringen av barns gång- och cykelvägar som del i kommunernas arbete i stadsplaneringen för Barnets Bästa enligt Barnkonventionen¹).

Synpunkter på Stockholms stads framkomlighetsstrategi

Rent generellt anser FOT att strategin innehåller mycket som kan bidra till en framkomlig stad. Den är kortfattad och lättläst där ändå viktiga ställningstaganden finns med, som till exempel att prioritera kapacitetsstarka färdmedel som gång och att man lägger stor vikt vid att skapa en attraktiv stadsmiljö. FOT välkomnar att man på ett tydligt sätt lyfter fotgängares behov samt allt det positiva en fotgängarvänlig stad kan bidra med, ”attraktiva städer är gångvänliga”.

- FOT vill förtydliga att kollektivtrafikresenärer i de allra flesta fall också är fotgängare. I arbetet med att göra framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken får man inte glömma hur viktigt det är att samtidigt planera för gångvänliga miljöer. Busskörfält, hållplatser m.m. tar stor yta i anspråk och då är det lätt att yta för fotgängare prioriteras bort.
- FOT anser att det är positivt att strategin inte glömmar bort de tillfälliga lösningarna. Med tanke på hur mycket det byggs i Stockholm är vägarbeten en vanlig syn i gatunätet. En önskan är att det förtydligas att det även vid vägarbeten är framkomligheten, säkerheten och tryggheten för gående och cyklister som prioriteras före framkomligheten för biltrafiken.

- I strategin beskrivs hur klimatförändringarna påverkar utformningen av gaturummet. Här borde även vikten av att göra plats för träd i gatan lyftas fram. En gata med träd upplevs mer attraktiv och trevlig att gå utmed, men träden ger oss också skugga som sänker temperaturer vid värmeböljor, de dämpar hårda vindar, de absorberar vatten vid kraftiga regn, de filtrerar stoft i luften och dämpar buller. Med den hårda konkurrensen om utrymmet i gatan både ovanpå och under med ledningar osv är det tyvärr ofta träden som offras.

Avslutningsvis vill FOT poängtera att skrivningarna inte stannar på visionsnivå utan snarast omsätts i praktiken. Generellt krävs att stadens infartsleder och stora huvudgator görs om till stadsgator med mer plats för gående och cyklister. Det är viktigt att poängtera att det kommer att krävas en inskränkning av motortrafikens framkomlighet och hastighet för att skapa de trafikmiljöer som bidrar till ett ökat gående och stadsliv.

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 för att bryta fixeringen vid parkering för privatbilar för att i stället ge utrymme för mobilitets- och delningstjänster, leveranser osv, samt, vilket man tydliggör i sina motivtexter, att prioritera 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 ha koll på 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.

Utrymmen för parkering för exempelvis ambulans och hemtjänst behövs också, men kommenteras inte alls i utredningen. Denna ström av personer som levererar tjänster och varor i sitt arbete och ofta är jäktade behöver samordnas med parkeringar för delningsfordon av olika slag, samåkningsangöring, cykelparkering.

Genom aktiv samordning, tydliga regler och engagemang från kommun och fastighetsägare kan bra lösningar åstadkommas, men för att komma dithän räcker det förmodligen inte att 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.

Synpunkter på Stockholms stads trafiksäkerhetsplan

FOT tycker att inriktningen på gående och cyklister är utmärkt, deras fall- och singelolyckor, liksom på 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, säsongsvariationer 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.

Synpunkter på 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 statistikdatabasen 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 mycket kraftfullare måste ta upp 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. Passagera 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 frågå likställighetsprincipen föreligger.

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

Övrigt arbete

FOT i referensgruppen till forskningsprojekt om gående i det offentliga rummet

FOT medverkar i projektet ”Gångbart” (Gäandets teknopolitik: Kontinuitet och förändring av gator som offentliga platser i europeiska städer) som 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 styrs 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. Ambitionen är att ordna ett par seminarier och workshops per år riktade till professionella aktörer eller till en intresserad allmänhet.

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-11104877396920>

Seminarier och konferenser

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.

I maj 2022 presenterades projektet även vid Trafikverkets resultatkonferens för säkerhet på väg.

Avslutningsvis...

Vill vi önska er alla en fortsatt 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!

