



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

fot.se

2023-04-02

FOTs verksamhetsberättelse år 2022

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 har en analys genomförts för att undersöka 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 cyklister.

FOT har vidare lämnat synpunkter på **remisser** om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033, aktiva skoltransporter, Stockholms stads framkomlighetsstrategi samt Malmös översiktsplan.

Vidare har FOT medverkat i olika **seminarier** 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.

FOT's projekt under 2022

Jämförande analys av trafiksäkerheten för gående och cyklister i Danmark, Nederländerna och Sverige

Cykeltrafiken ska fördubblas enligt ett förslag framtaget på regeringens uppdrag. Också gångtrafiken ska främjas.

Nederländerna och Danmark kan ge en bild av vad som då kan hända med trafikyckorna. I Nederländerna cyklar man fyra gånger mer än i Sverige och i Danmark drygt dubbelt så mycket. Också gångtrafiken är större, men inte så mycket, en tredjedel större än i Sverige.

För cyklingens del avspeglas skillnaderna i olyckstalen. Risker att omkomma i en cykelolycka är drygt fem gånger större i Nederländerna än i Sverige (antalet dödade per miljon invånare). I Danmark är populationsrisken drygt dubbelt så hög som i Sverige.

Däremot finns det inga statistiskt signifikanta skillnader i exponeringsrisk (antalet dödade per miljard cykelkilometer). För gångtrafikanter finns heller inga signifikanta skillnader mellan de tre länderna, vare sig i populations- eller exponeringsrisker.

I rapporten analyseras en rad tänkbara förklaringar till resultaten. En är att framkomligheten kan ha prioriterats framför säkerhet när man satsat på ökad cykling i Nederländerna och Danmark.

Det viktigaste resultatet för svensk del gäller populationsriskerna. Sambandet är starkt mellan cyklingens omfattning och antalet dödade. Ju större cykeltrafik, desto fler dödade. Sambandet är dock inte direkt proportionellt. Vid fördubblad trafik kan man räkna med att cykelolyckorna ökar med 70 till 80 procent och fotgängarolyckorna med 55 till 75 procent, att döma av sambanden över svenska kommuner.

För svensk del krävs minst två saker vid ökad cykel- och gångtrafik. Det ena är en medveten satsning på säkerhet i infrastrukturen, inte bara framkomlighet och attraktivitet.

Det andra är att helt andra resurser krävs. Idag är statens finansiering av gång- och cykelinfrastruktur är mycket blygsam, uppgår till ett par procent i den senaste infrastrukturplanen. I kraft av sitt nationella ansvar för landets trafiksäkerhet bör staten ta ett finansiellt ansvar också för kommunal infrastruktur. Det kan exempelvis ske med ett särskilt trafiksäkerhetsavtal, likt nuvarande stadsmiljöavtal, där kommuner kan få medfinansiering till infrastrukturåtgärder för säkrare gång- och cykeltrafik.

Den statistiska analysen omfattar de sju åren från 2014 till 2020 och har baserats på data från statistikmyndigheterna i de tre länderna. Den har gjorts av Krister Spolander med bidrag från Skyltfonden, se https://www.fot.se/wp-content/uploads/2022/09/Gaende_cyklister_i_DK-NL-SE_jamforande_analys_FOT.pdf.

Halkbekämpningen kan bli mycket bättre

Halkolyckorna kostar mera samhällsekonomiskt än insatserna för halkbekämpning. Därför skulle det vara lönsamt att satsa mera på halkbekämpning. Det är en angelägenhet mellan regionerna – som har hand om dem som skadas i halkolyckor – och väghållarna som svarar för halkbekämpningen.

Krister Spolander och Björn Sax Kaijser har tagit fram en regional plattform där regioner och kommuner gemensamt kan diskutera kostnader, halkbekämpningen och vilka prioriteringar som behövs. Den bygger på olycksdata från Strada, olycks-kostnader från ASEK samt kommunernas uppgifter om halkbekämpningen. Projektet har gjorts med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond.

Denna studie färdigställdes och publicerades under året, se <https://www.fot.se/wp-content/uploads/2022/02/Rapport-FOT-dialogplattform-halkolyckor.pdf>.

Planeringen av barns gång- och cykelvägar som del i kommunernas arbete i stadsplaneringen för Barnets Bästa enligt Barnkonventionen

I denna rapport granskas planeringen av barns gång- och cykelvägar i åtta kommuner utifrån alla kommuners uppgift att planera för Barnets Bästa enligt Barnkonventionen. Resultatet visar att trafikproblemen kring barns skolvägar och skolor upptar mycket av trafikplanerarnas arbete i de studerade kommunerna. För trafik- och stadsplanerarna i alla kommuner utgör omställningen av trafiken från biltrafik till cykling och gång en viktig och komplicerad uppgift. Några av slutsatserna i rapporten är att både stads- och trafikplaneringen i högre grad borde utgå från ett barnperspektiv, vilket innebär både att planerare ska beakta barns erfarenheter och behov och att barnen är med i planeringen. Samtliga hänvisar till sitt engagemang för barns rätt enligt Barnkonventionen och en del uppger att de har särskilda barnrättsteam men få av dessa team arbetar med stads- och trafikplaneringsfrågor. Se <https://www.fot.se/wp-content/uploads/2022/02/Planeringen-av-barns-gang-och-cykelvagar.-Slutrapport.pdf>

Remissvar

Under 2022 lämnade FOT in fyra remissvar:

1. Synpunkter på förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Fotgängares och cyklisters säkerhet handlar i huvudsak om infrastruktur samt drift och underhåll. Av den anledningen förslog FOT följande:

- Att ett särskilt trafiksäkerhetsavtal inrättas som fokuserar på trafiksäkerhetsåtgärder i fotgängares och cyklisters infrastruktur inom tätort.
- Att medfinansiering av gång- och cykelåtgärder genom stadsmiljöavtal och länsplaner borde utökas.
- Att ovanstående åtgärder finansieras av statliga medel och att ett nationellt mål för utvecklingen av gång- och cykeltrafiken tas fram.
- En ändring av väglagen och anläggningslagen så att det blir möjligt att bygga fristående cykelvägar. Se [FOT's remissvar 2022-02-24](#).

2. Synpunkter på remissen aktiva skoltransporter

FOT instämde i de rekommendationer som framförs av det Vinnova-finansierade projektet 'Aktiva skoltransporter' men ansåg att punkterna behövde utökas och konkretiseras. Bland annat borde man lyfta fram vikten av att separera gång och cykelvägar samt skapa trafiksäkra passager. För att ytterligare öka trafiksäkerheten bör överfarter och passager utmed skolvägar vara hastighetssäkrade till 30 km/h. Parkeringsförbud borde införas på de allmänna gatorna vid skolorna. FOT ville även lägga till att det borde finnas grönområden fria från biltrafik för barnen i nära anslutning till deras förskola/skola. Slutligen att kommunerna ökar samarbetet med skolorna och skolans elever för att uppmuntra till att cykla eller gå till skolan. Se [FOT's remissvar 2022-03-21](#).

3. Synpunkter på Stockholms stads framkomlighetsstrategi

Rent generellt ansåg FOT att strategin innehåller mycket som kan bidra till en framkomlig stad. Trots det var det några punkter som FOT speciellt ville poängtera. Den första var att kollektivtrafikresenärer i de allra flesta fall också är fotgängare. Av den anledningen är det viktigt att samtidigt planera för gångvänliga och trafiksäkra miljöer, särskilt i anslutning till hållplatser. Den andra punkten handlade om vägarbeten där man i högre grad borde prioritera framkomligheten och säkerheten för gående och cyklister. Den tredje var att man inte lyfter fram vikten av att ge plats för fler träd i gatumiljön som i sin tur kan bidra till ett bättre klimat i staden. Förhoppningen från FOTs sida var att strategin inte stannar på visionsnivå utan snarast omsätts i praktiken. Se [FOT's remissvar 2022-03-31](#).

4. Synpunkter på översiktsplan för Malmö

FOT instämde med den övergripande bedömningen att ett förändrat trafiksystem är förutsättningen för att nå översiktsplanens miljö- och hälsomål. Det handlar då om att så långt möjligt ersätta bilåkande med gång och cykling och kollektivtrafik. FOT ansåg att Malmö har goda chanser att lyckas med det tack vare sina geografiska och planmässiga förutsättningar. Trots detta ville FOT betona att Tillgänglighet och parkering för privatbilar borde minska. Frågan vi ställde var

Om Malmö kunde anta en kvantitativ målsättning för hur antalet parkeringsplatser för privatbil successivt ska minska kommande decennium. En annan punkt var att förbättra för barn och andra utsatta grupper. Bland annat handlar det om barns gång- och cykelvägar till skola och fritidsaktiviteter vilka borde integreras bättre i den kommunala trafikplaneringen. Vidare påpekade FOT att barnkonsekvensanalysen, BKA, är ett användbart verktyg. Se [FOT's remissvar 2022-10-31](#).

Seminarier och nätverk

FOT var en inbjuden talare vid Trafikverkets resultatkonferens 'Trafiksäkerhet på väg' den 10 maj 2022 där vi berättade om plattform för dialog mellan regioner och kommuner om halkolyckor och våra lärdomar därifrån.

Presentation om plattform för dialog mellan regioner och kommuner om halkolyckor presenterades även för Region Sörmland och kommunerna i Sörmland på en nätverksträff den 5 oktober.

Cityhandelsprojektet presenterades på den norska cykelkonferensen i Hamar den 13 september 2022.

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, 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 registrerade medlemmar är 82. FOT-bladet till medlemmarna utkom i augusti.

FOTs årsmöte ägde rum i Stockholm den 22 april. 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 fem styrelsemöten, de flesta via Skype eller Teams. FOT är medlem i Federation of European Pedestrians Association (FEPA).