



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

fot.se

2017-03-22

FOT's Verksamhetsberättelse år 2016

FOT's syfte och organisation

FOT har till uppgift:

1. Att höja fotgängarnas status som trafikant.
2. Att verka för en mänsklig stadskultur och en hållbar utveckling av samhället.
3. Att verka för att mer livsrum ges till fotgängarna på vägar, gator och torg
4. Att påvisa risker och problem som drabbar fotgängarna.
5. Att sprida kunskap om forskningsresultat och praktiska erfarenheter för att förbättra fotgängarnas situation.
6. Att samarbeta med organisationer som har liknande målsättning som FOT.

FOT's Styrelse

Styrelsen har utgjorts av Sonja Forward (ordförande), Krister Spolander (vice ordförande), David Lindelöw (kassör), Anna Windahl (sekreterare), Christer Hydén, Gunnar Carlsson, Ninnie Gustafsson, Järda Blix, Elin Engqvist och Emil Frodlund. Hans Westberg och Jerk Wiktorsson har varit revisorer och Ulrika Åkerlund revisorsuppleant. I valberedningen har Inger Sundström och Alla Bäck ingått.

FOT's arbete under år 2016

Styrelsemöten

FOT'S årsmöte ägde rum den 21 april 2016 i Stockholm och startade med ett föredrag av **Christer Hydén (prof em) "Den trafiksäkra staden år 2030 - mitt perspektiv"**. Förutom årsmötet har FOT haft sex styrelsemöten: 22 januari, 29 februari, 21 april (konstituerande), 1 juni, 16 augusti och 6 oktober samt även haft ett antal icke protokollförda möten om den nya hemsidan. De flesta styrelsemöten har skett via Skype.

FOT information

FOT informerar kontinuerligt om FOT's aktiviteter samt allmän information om gångtrafik och samhällsplanering via FOT's hemsida www.fot.se och via FOT:s Twitter-konto **@FOTgangarna**. FOT har under året arbetat med att ta fram en ny hemsida.

FOT's deltagande i seminarier och möten

FOT har deltagit i följande aktiviteter under år 2016:

- FOT har suttit med i Trafikverkets arbetsgrupp som arbetat fram ”Inriktning för säker gångtrafik”
- Trafikverket och Transportstyrelsens workshop Nytt mål och behov av insatser till 2030 den 18 februari där Christer Hydén höll föredraget ”Den trafiksäkra staden 2030 – vad vill vi och hur kommer vi dit?”
- Näringsdepartementets hearing 9 september inför infrastrukturpropositionen.
- Näringsdepartementet nystartade Nollvision 27 april.
- NTF Öst's årsmöte den 31/3.
- NTF's medlemsmöte

FOTs' yttranden

Under året har FOT lämnat synpunkter på följande:

- Stockholms parkeringsstrategi och plan för gatuparkering
- Inriktningsunderlag inför infrastrukturplanering för perioden 2018-2019
- Nysatsningen på Nollvisionen (se nedan)

FOT's synpunkter på nysatsningen på Nollvisionen

Fotgängare och cyklister måste få en särskild prioritet i den kommande nysatsningen på Nollvisionen. Av tre skäl:

- De **dominerar personskadebilden**. Den allra vanligaste olyckan som föranleder akut- eller slutenvård är fallolycka bland fotgängare, följd av cyklisters singelolyckor. Bland trafikanter som skadas så svårt att de måste läggas in i slutenvården är numera cyklister den största trafikantgruppen.
- Det har visat sig svårt att minska antalet skadade. Det finns **bara ett fåtal effektiva åtgärder**. Detta till skillnad mot vad som gäller de motoriserade trafikanterna där det finns en rik uppsättning olika slags åtgärder – befintliga såväl som potentiella. (Exempelvis kan inte bältade biltrafikanter som håller max 50 km/h inom tätort numera drabbas av svårare personskador).
- Vidare finns en **konflikt mellan de trafikpolitiska målen** för fotgängare och cyklister. Gång och cykel spelar en viktig roll i utvecklingen av hållbara stadstransportsystem. Därför vill man öka den oskyddade trafiken. Det kommer emellertid att leda till ett ökat antal skadade om inget särskilt görs. Fördubblas gång- eller cykeltrafiken – en vanligmålsättning lokalt – kan man **räkna med**

att antalet skadade ökar med 50-80 procent, allt annat lika. Det visar en analys av ett femtiotal av landets större kommuner som FOT nyligen genomfört.¹ För den motoriserade trafiken finns inte motsvarande målkonflikt.

Mot den här bakgrunden anser därför FOT att den kommande nysatsningen särskilt måste ta upp följande:

- **Fallolyckor måste vara med i de kvantifierade målsättningarna.** Finns som bekant inte med nu (däremot singelolyckor för cyklister förstås). Varför räknar man inte med fotgängare som skadas i trafikmiljö när man gör det för cyklister? Något sakargument för nuvarande ordning finns inte. Lyfts inte fallolyckorna fram i de nationella målsättningarna kommer de heller inte med i nysatsningen.
- Helt avgörande för de oskyddade trafikanterna är **infrastrukturen och hur man sköter den.** Där finns de stora bristerna. Infrastrukturen är osäker och osammanhängande med en betydligt sämre säkerhetsstandard än motorinfrastrukturen. Det är en följd av decenniernas underlåtenheter under tider då motortrafiken dominerade fokus.
- Det är **inte ett kunskapsproblem.** Vi vet mycket väl hur en säker och bra infrastruktur för oskyddade ska se ut med gång- och cykelbanor, korsningspunkter, fartdämpande åtgärder för motortrafiken. Och vi vet hur infrastrukturen ska skötas. Det finns bra metoder för drift och underhåll. Och vi vet också hur sådant effektivt ska organiseras.
- Det är istället ett **implementerings- och resursproblem.** Att bygga infrastruktur kostar pengar. Liksom fortlöpande drift och underhåll. Den statliga modellen för infrastrukturplanering missgynnar emellertid lokala färdmedel som gång och cykel i högsta grad. Därför måste **planeringsmodellen förändras** så att gång och cykel får mera av de statliga resurserna än i de båda senaste planeringsomgångarna 2009 och 2014. Statliga pengar behövs eftersom säkerhet kostar pengar. Och eftersom nationell trafiksäkerhet är ett statligt ansvar.
- Infrastruktur för oskyddade trafikanter **behöver utrymme.** Infrastrukturutvecklingen de senaste sextio åren har emellertid dominerats av biltrafikens utrymmesbehov, bland annat genom att använda ”så stor yta som möjligt” av befintligt gaturum till rullande och kantstensparkerade motorfordon. En reell förbättring av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik, förutsätter en helt annan balans. Det kan bara ske genom att biltrafikens yta systematiskt minskas i städerna. En **nationell strategi** för detta bör därför tas fram. Den kan exempelvis innehålla statligt stöd till större demonstrationsprojekt.
- **Målkonflikten skruvar upp behovet** av effektiva satsningar. Ska gång och cykel öka utan att skadetalen skjuter upp i höjden, måste den nationella nysatsningen på Nollvisionen starkt prioritera de oskyddade trafikanternas infrastruktur.

¹ Tack vare ekonomiskt bidrag från Trafikverkets Skyltfond. Se vidare http://www.fot.se/documents/Pressmeddelande_Safety_in_Numbers_000.pdf respektive http://www.fot.se/documents/Safety_in_Numbers_Spolander_FOT.pdf

tur. Det är där förutsättningarna finns för såväl ökad som säkrare gång och cykel. Det finns inga andra effektiva åtgärder i närtid om man vill förbättra säkerheten för de oskyddade.

Årets Fotgängarstad

Fotgängarföreningen FOT beslutade under 2016 att tilldela Gävle kommun utmärkelsen Årets fotgängarfrämjande stad. Beslutet grundades till stor del på kommunens arbete med oskyddade trafikanters trafiksäkerhet. Då Gävles nya politiska styre tydligt har signalerat en förändring av stadens trafiksäkerhetspolicy som kommer att missgynna fotgängare, så har FOT beslutat att dra tillbaka utmärkelsen.

FOT's ansökningar

FOT har fått tre ansökningar beviljade från Trafikverket:

- Projektbidrag (90 000 kr) för att ta fram en ny hemsida. Den ska förbättra informationen och opinionsbildningen i fotgängarfrågor, fungera som debattforum och förbättra kommunikationen med medlemmarna.
- Verksamhetsbidrag (50 000 kr) som ska användas för att utveckla nätverken med andra organisationer, förbättra medlemsvärvningen och effektivisera administrationen.
- Bidrag från Skyltfonden (85 000 kr). Projektet utgår från målkonflikten för oskyddade trafikanter. Syftet är att utveckla en prognosmodell för antalet skadade som funktion av gång- och cykeltrafikens storlek. Modellen bygger på säsongsvariationerna. Det är en fortsättning av det nyligen avrapporterade projektet om begreppet [Safety in Numbers](#).

Internationellt arbete

FOT är medlem i Federation of European Pedestrians Association (FEPA). FOT fortsatte sitt samarbete med den Europeiska organisation som ansvarar för att vi alla som skrivit på stadgarna arbetar för att minska antalet döda i trafiken, se. <http://www.erscharter.eu>.

Fotgängarnas förening

Sonja Forward

Ordförande

Ninnie Gustafsson

Styrelseledamot