



**FOTGÄNGARNAS FÖRENING - FOT**  
**fot.se**

2021-01-19

## **Yttrande om Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för 2022- 2033 samt 2022-2037**

### **Inledning**

FOT har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen och tackar för möjligheten att lämna synpunkter. FOT är en nationell organisation som företräder de oskyddade trafikanternas rättigheter i stadsmiljön. I vårt yttrande har vi därför granskat Trafikverkets inriktningsunderlag utifrån de oskyddade trafikanternas intressen och behov.

### **Övergripande**

Sverige har antagit ett transportpolitiskt mål som går ut på att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I etappmålen för miljö- och trafiksäkerhetsarbetet anges bland annat att utsläppen av koldioxid från vägtrafiken ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Samma år ska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ha minskat med 50 respektive 25 procent.

Inriktningsunderlaget gäller fram till 2037, vilket innebär att det som anges i dokumentet har stor betydelse för möjligheterna att ställa om till ett mer hållbart och trafiksäkert transportsystem.

Motortrafiken är den största utmaningen för de transportpolitiska målen. Att minska den till förmån för alternativa färd sätt som gång, cykel och kollektivtrafik är därför avgörande. Detta innebär att planeringen av våra städer, som i mångt och mycket anpassats till bilismen, måste förändras i en mera hållbar riktning. Tyvärr åsidosätts detta i inriktningsunderlaget. Visserligen anges att den fossildrivna trafiken måste minska genom ett mer transporteffektivt samhälle, men därefter tonas åtgärderna ner inom detta område med motiveringen att det tar för lång tid och leder till minskad tillgänglighet i områden utanför tätort. Istället prioriteras två andra åtgärdsområden; energieffektiva och elektrifierade fordon samt förnybara drivmedel och el. Två områden som Trafikverket inte har kontroll över eftersom utvecklingen där beror på marknaden och medborgarnas val av fordon. Vidare är fordonsflottans omsättning långsam, en väsentlig del av dagens

fossildrivna fordon kommer fortfarande att rulla på vägarna de närmaste 15-20 åren. Många kommer sannolikt att ersättas av nya fossildrivna fordon, inte eldrivna.

Detta innebär att Trafikverket väljer att hantera utmaningen genom att skruva i det befintliga systemet. Detta trots att man samtidigt konstaterar att inga av de önskvärda målen i målbilden 2030 kommer att nås.

Man kan inte gärna nöja sig med det, enligt FOTs uppfattning. Det krävs ytterligare åtgärder för att uppnå de transportpolitiska målen. Ensidiga satsningar på bilismen har sedan många decennier stängt in gående och cyklister på begränsade utrymmen, förhindrat gena passager inom tätbebyggelsen och ut i omgivningarna. Kraftfulla statliga satsningar behövs därför för att gång och cykel på allvar ska kunna bli färdstätt i egen rätt. Städernas fysiska planering måste mera inriktas på att öka de hållbara transporternas attraktivitet **samtidigt som** man gör det mindre attraktivt att använda bilen. Det finns många fysiska och digitala mobilitetslösningar som i kombination minskar behovet av bil. Att enbart fokusera på högre bränslepriser räcker inte, erfarenhetsmässigt vänjer sig bilister vänjer sig vid bränslekostnaderna. Därför behöver också bilens framkomlighet i tätort begränsas.

Nedan har vi listat ett antal punkter som vi tycker är särskilt viktiga att arbeta med i inriktningsunderlaget.

## **Avsätt statliga medel för steg 1- och 2-åtgärder**

FOT anser att Trafikverket bör få möjlighet att finansiera steg 1- och 2-åtgärder. Flera regioner vill införa statlig medfinansiering från nationell plan och länsplaner. Det går emellertid inte idag enligt gällande tolkning av förordningarna inom området.

Att detta inte är möjligt inom ramen för infrastrukturplaneringen är paradoxalt. Det undergräver hela syftet med fyrstegsprincipen.

Trafikverket betonar att steg 1- och 2-åtgärder i många fall är kostnadseffektiva för att lösa brister i transportsystemet och att man ser positivt på regeringsuppdrag för att kunna lösa finansieringen av sådana åtgärder.

FOT anser därför att regeringen bör förtydliga hur Trafikverket kan inkludera steg 1- och 2-åtgärder i nationell plan samt att regeringen bör avsätta medel för detta arbete.

## **Upprätta nationella mål för gång och cykling**

FOT anser att regeringen bör upprätta nationella mål för gång- och cykeltrafik. Detta är vanligt i många europeiska länder och ger goda förutsättningar för att arbeta mer systematiskt och strategiskt med gång- och cykeltrafik.

I den nationella cykelstrategin från 2017 utreddes ett mål för cykeltrafiken av Trafikanalys. Förslaget innebar att målet skulle vara nationellt men brytas ner med olika delmål beroende på kommungruppstillhörighet enligt SKR:s indelning. FOT anser att detta förslag bör tas vidare och inkludera även gångtrafik. Utrymmet för dessa färdstätt måste öka, inte minst för att ge cyklister möjligheten att snabbt ta sig fram samtidigt som mer långsamt gående får tillräckligt stora fredade utrymmen.

En målsättning i sådana termer skulle ge stort stöd för kommuner och regioner och underlätta Trafikverkets arbete på nationell och regional nivå.

## **Nollvisionen måste ta sikte på oskyddade trafikanter**

### **Oskyddade i Nollvisionens marginaler**

Nollvisionen har varit framgångsrik för biltrafikanter. Den har frigjort enorma resurser på säkrare infrastruktur och säkrare fordon.

Dock inte för fotgängare och cyklister. Insatserna för deras säkerhet är blygsamma. Huvudansvaret är splittrat på våra 290 kommuner vars resurser är ansträngda till bristningsgränsen av många andra åtaganden. Detta har blivit så uppenbart på senare år.

Statens roll är försumbar. **Gång och cykling får bara en eller annan procent av totalramen i den senaste infrastrukturplaneringen.** Statligt finansierad infrastruktur handlar i stort sett uteslutande om motoriserad infrastruktur.

I själva transportsystemet, däremot, spelar gång och cykling en stor roll. **Nästan trettio procent av svenskarnas resor – till arbete, utbildning, inköp mm – sker på cykel eller till fots.** Det är nästan dubbelt så mycket som med kollektiva färdmedel.

### **Målkonflikter**

Ökad gång och cykling i kombination med minskad biltrafik har en positiv effekt på klimat och medborgarnas hälsa. Men det kommer att vara negativt för trafiksäkerheten om inte särskilda och kraftfulla åtgärder samtidigt genomförs.

Skaderisken per resa är, som bekant, många gånger högre för gående och cyklister än för biltrafikanter, och ännu högre per kilometer. Om människor övergår från lågrisktransport i bil till cykling eller gång kommer skadorna att öka av bara det skälet. Numera toppar cyklisterna statistiken över allvarligt och mycket allvarligt skadade, fler än biltrafikanterna tillsammans (som tidigare var flest). Fotgängarnas falloolyckor är ett ännu större problem kvantitativt och skademässigt, vilket gör dem till den i särklass största gruppen allvarligt skadade i vägtrafiken.

Också själva ökningen innebär fler olyckor. Fördubblad gång och cykling – en vanlig ambition i många lokala trafikplaner – medför 50-80 procent fler skadade att döma av sambandet mellan den oskyddade trafikens storlek och antalet skadade i svenska kommuner. För cykling kan det handla om ännu fler. I Danmark där man cyklar dubbelt så mycket – mätt i cykelkilometer – är antalet dödade cyklister drygt dubbelt så stort som hos oss (per milj invånare). I Nederländerna där man cyklar fem gånger så mycket, dödas nästan fem gånger så många i förhållande till befolkningen jämfört med i Sverige.

Det är en stor utmaning att minska antalet skadade samtidigt som cykling och gång ska öka. En klassisk **målkonflikt som kräver alldeles särskilda insatser** och mycket större resurser än idag.

### **Säkrare infrastruktur**

Grunden för de oskyddades säkerhet finns i infrastrukturen och hur den sköts. Det handlar om de klassiska koncepten med separering från motortrafik, säkrade korsningspunkter samt drift och underhåll.

Betydelsen av drift och underhåll är i praktiken underskattad. De flesta cykelolyckor, också de allvarigare, består av omkullkörningar till följd av dåligt underhåll. Fotgängarnas många fallolyckor är till stor del orsakade av halt underlag.

Fotgängare och cyklister måste prioriteras i trafiksäkerhetsarbetet. Det är staten som har det övergripande ansvaret.

## Mer pengar för gång- och cykelåtgärder

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. Idag går, som nämnts, endast en marginell del av de statliga investeringarna till gång- och cykelåtgärder. Trafikverket skriver att det följer många viktiga samhällsnyttor med fler gående och cyklister, men detta avspeglas inte i fördelningen av statliga medel.

FOT anser även att anslagen för medfinansiering av gång- och cykelåtgärder genom stadsmiljöavtal och länsplaner måste utökas. Stadsmiljöavtalen bör utvecklas, framför allt med ökade medel och med avtal som löper över flera år.

FOT menar även att kraven på motprestation bör förändras så att det blir enklare för regioner och kommuner att ansöka om finansiering. Idag anser många sökande att det är för svårt att ansöka från stadsmiljöavtalet vilket innebär att pengarna riskerar att inte komma till nytta, exempelvis blev en halv miljard över i potten för 2019.

FOT anser vidare att åtgärder för förbättrad gång- och cykelinfrastruktur bör prioriteras med en **särskild pott inom stadsmiljöavtalet**. För cykelåtgärder – dock inte för gångåtgärder – har en sådan pott nyligen avsatts för 2021 och 2022 (cirka 550 miljoner kronor). FOT välkomnar detta initiativ och anser att potten bör permanentas och också omfatta gångåtgärder.

I sammanhanget måste problemen med nuvarande **väglag och anläggningslag** nämnas. De innebär att cykelbanor inte kan vara fristående utan måste byggas intill en väg och att Trafikverket inte får anlägga cykelbanor utmed enskilda vägar (större delen av det svenska vägnätet). Detta innebär kraftiga begränsningar när det gäller att bygga cykelinfrastruktur utan onödiga omvägar för exempelvis arbetspendling. Sedan ett par decennier finns ett färdigt utredningsförslag hos regeringen om en mer ändamålsenlig lagstiftning (justitiedepartementet). Detta är en gammal surdeg som man nu måste ta tag i.

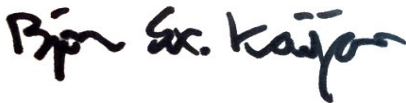
## Avslutningsvis

FOT vill dock framhålla att inriktningsunderlaget innehåller flera bra skrivningar om gång- och cykeltrafik. Flera förslag presenteras också om ändrade trafikregler som kan öka framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, exempelvis förtydligade väjningsregler och cykling mot enkelriktat. Om underlaget tagits fram för trettio år sedan hade det kanske räckt, men idag är läget ett annat. Man borde förstås tagit fram fler och kraftfullare åtgärder i underlaget, både morot och piska. Det räcker inte med att passivt konstatera att målen inte kommer att nås. Det är dags att inte bara referera till bra mål, utan också ta steget att försöka nå dem.

FOT välkomnar även Trafikverkets förslag om sänkt bashastighet till 30-40 km/tim i tätort. Det skulle leda till både ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Vi välkomnar även förslagen om autobroms och andra säkerhetsåtgärder för motorfordon som Intelligent Speed Assistance (ISA) och en ny standard för Direct Vision Standard för tunga fordon. Tyvärr står inte Sverige bakom en ISA som är kopplad till gaspedalen utan vill ha en svagare variant som enbart signalerar om hastigheten överskrids (ETSC, 2020). Det kommer inte att påverka fortkörare nämnvärt. FOT anser att regeringen bör driva på en standard för bästa tillgängliga teknik med tydligt fokus på trafiksäkerhet.

Avslutningsvis vill vi hälsa att vi gärna deltar i det fortsatta arbetet med inriktningsunderlaget. I vår styrelse sitter flera kunniga forskare och experter med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. FOT deltar gärna som representant för de oskyddade trafikanternas intressen och behov.

**På uppdrag av Fotgängarnas förening FOT**



Björn Sax Kaijser  
Styrelseledamot i FOT



Krister Spolander  
Vice ordförande i FOT