



Vår referens: Astrid Källström
astrid.kallstrom@rtp.se

Sundbyberg den 27 december 2025

Remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037; diarie nr LI2025/01587

Personskadeförbundet RTP är en politiskt obunden medborgarrättsorganisation som arbetar för ett universellt utformat samhälle, där medborgarna har rätt till en livsinriktad och individuellt anpassad rehabilitering för att kunna leva ett så aktivt och självständigt liv som möjligt. Förkortningen RTP står för rehabilitering, tillgänglighet och påverkan.

Läs mer om oss på rtp.se.

Infrastrukturplanen saknar inkluderande perspektiv

Enligt Folkhälsomyndighetens statistik lever 20 procent av Sveriges befolkning med en funktionsnedsättning. Det är drygt 2 miljoner människor, däribland medlemmar i Personskadeförbundet RTP. Resvanorna hos dessa personer skiljer sig avsevärt från befolkningen i övrigt.

Enligt Myndigheten för delaktighet, MFD, reste endast 46 procent av hela befolkningsgruppen med funktionsnedsättning under en genomsnittlig dag år 2023, jämfört med 71 procent av invånarna utan funktionsnedsättning. Vidare skriver myndigheten i rapporten *När delaktighet blir verklighet. Förslag till nationell handlingsplan för funktionshinderpolitiken 2026–2031* att risken att avstå från kollektivtrafik, trots behov eller vilja att använda den, ökar tydligt, särskilt för personer med kognitiva och fysiska funktionsnedsättningar. Utöver det vet vi att det finns stora geografiska variationer i tillgång till kollektivtrafik samt att biljettpriser har ökat kraftigt under de senaste åren.

Det betyder att personer med funktionsnedsättningar är exkluderade från att kunna använda kollektivtrafiken på grund av bostadsort, privatekonomi och transportmedlens användbarhet, vilket går stick i stäv med funktionsrätten, det vill säga varje persons rätt att kunna leva så självbestämt som möjligt och vara delaktig i samhällslivets alla delar.

MFD:s beskrivning bottnar i ett statligt uppdrag från december 2024 som gick ut på att analysera utmaningar i funktionshinderpolitiken. Mot bakgrund av lägesbeskrivningen i MFD:s rapport borde det ha varit en självklarhet för skribenterna av den föreslagna infrastrukturplanen att lägga stor vikt på universell utformning för att stärka delaktighet i samhällslivet, oavsett funktionsförmåga. Här vill vi också uppmärksamma att fysiskt och kognitivt anpassade miljöer även har en skadepreventiv effekt, genom att minska risken att råka ut för olyckor, till följd av olika typer av barriärer. Vi är förvånade över att det generellt saknas ett brett skadeförebyggande tankesätt i förslaget till infrastrukturplanen, särskilt till förmån av oskyddade trafikanter, exempelvis genom förespråkande av fler motorfordonsfria områden.

Det är svårt att förstå varför Trafikverket enbart på få ställen lyfter behovet av universell utformning. Det som nämns är anpassning av hållplatser, resecentrum och stationsmiljöer, så länge de används av många och investeringen uppfattas som lönsam. Här kopplas alltså fysisk tillgänglighet till ett ekonomiskt perspektiv, vilket kan minska tillgång till anpassade trafikmiljöer för glesbygden och därmed öka ojämlikhet i glest befolkade landsdelar.

Det finns dock fler blinda fläckar i förslaget till infrastrukturplanen. Till exempel behöver cykelvägar utformas mer inkluderande och erbjuda trygga körbanor, passager och andra säkerhetshöjande åtgärder för personer som framför eldrivna enpersonsfordon såsom elrullstol och elskoter och även för elsparkcyklister och elcyklister. Elrullstol och elskoter får visserligen köras på trottoarer men bara om hastigheten är lägre än 6 km/h. Vid högre hastigheter måste fordonen framföras på cykelvägen och därför bör användning av elrullstol och elskoter inkluderas i planeringen av cykelvägar. Utöver det måste cykelstråken även anpassas till elcykelns och elsparkcykelns köregenskaper.

Ensidigt fokus på arbetspendling

Om trafikinfrastrukturen ska bidra till samhällets sammanhållning så måste den ta hänsyn till alla trafikanter, genom att leverera en god framkomlighet och trafiksäkerhet för alla, oavsett hur någon transporterar sig eller trafikens syfte. Dessvärre har förslaget en tydlig slagsida genom att ensidigt fokusera på arbetspendling, vilket utesluter behov av arbetslösa, studerande, pensionärer och personer med annan sysselsättning.

Det strider mot jämlikhetsprincipen och osynliggör fritiden som är en viktig del av livet då den ger möjlighet till bland annat rekreation, socialt umgänge och engagemang utanför arbete. Fritiden behöver lyftas in i planeringen eftersom den kan öka välbefinnande, vilket vi vet har en hälsofrämjande effekt.

Därför är det viktigt att integrera individen och livet i sin helhet i planeringen. Det skulle ge bra förutsättningar för att skapa en hållbar och inkluderande infrastruktur som också tillgodoser behov av personer som lever med långvariga följder av skador eller sjukdomar.

Cykelvägar prioriteras ned

Det är bra att förslaget nämner de hälsofrämjande effekter som cyklandet har, men tyvärr verkar det inte utmynna i åtgärder som är nödvändiga för att förbättra framkomlighet och säkerhet för cyklister. Det är djupt oroande att förslaget i flera hänseenden prioriterar ned cyklisterna och enbart i förbigående nämner nollvisionen som borde vara ett övergripande mål för planeringen.

Vi noterar att medel från regeringens cykelpott använts till andra satsningar än att förbättra infrastrukturen för cyklister – ett bekymmersamt agerande som med största sannolikhet kommer att bidra till ökande antal olycksfall, med allvarlig skada eller dödsfall som en direkt följd.

Utöver det har stadsmiljöbidragen för regioner och kommuner avvecklats. Det är öronmärkta medel för en hållbar stadsmiljö med målet att förbättra möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt. Nu är det bara ett fåtal löpande projekt kvar som kan slutföras till och med 2030. Utvecklingen mot en mer hållbar stadsmiljö som är bra för alla som vistas i städer riskerar därmed att avstanna.

Det är bekymmersamt att det saknas en sammanhållen infrastrukturplan för cykling. Det som skärs ned på kommunal och regional nivå kompenseras inte heller genom hög prioritering på nationell nivå. Utifrån säkerhet och framkomlighet är det mycket angeläget att cykelvägar byggs längs med nationella vägar där hastighetsgränsen oftast ligger på 70 km/h eller högre. Dessvärre har Trafikverkets åtgärder med koppling till det statliga vägnätet hittills varit otillräckliga, båda gällande antal och kvalitet.

Visserligen bygger Trafikverket nya cykelvägar inom ramen för större infrastrukturprojekt men de brister i framkomlighet när det handlar om koppling till det övriga cykelnätet. För cyklisten kan det innebära stora omvägar på ojämnt underlag och trafikering av flaskhalsar, vilket minskar cykelns effektivitet som transportmedel och ökar risken att skada sig. Här vill vi betona vikten av att satsa på underhåll av de befintliga cykelvägarna som är en avgörande faktor för förbättrad säkerhet vid cykling och framförande av eldrivna enpersonsfordon.

Med tanke på att Trafikverket prognosticerar en fortsatt ökande trafik blir cyklingen mer riskfylld och farligare i stället för säkrare om satsningar på trafiksäkra och framkomliga cykelvägar inte skalas upp. I detta sammanhang vill vi med eftertryck lyfta att hjälmanvändning bör bli obligatorisk genom lagkrav. Det finns gott om evidens på att en cykelhjälm skyddar mot traumatiska hjärnskador, minskar skadornas allvarlighetsgrad och gör att fler överlever en allvarlig hjärnskada.

Det är regeringens ansvar att ge Trafikverket och Transportstyrelsen tydliga och harmoniserande direktiv, så att trafikregler och infrastrukturåtgärder går hand i hand. Här kan regeringen ta hjälp av Cykelrådet och VTI som kunskapskällor för politisk styrning.

Leva upp till innehållet i nationella planer

Det ställer i sin tur krav på Trafikverket att synkronisera och implementera olika nationella planer på området i "Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037". Här är det således aktuellt att inkorporera "Aktionsplan för säker vägtrafik 2026-2030" och det som anförts från Trafikverket och ligger med i MFD:s förslag till "Nationell handlingsplan för funktionshinderpolitiken 2026-2030".

Detta för att uppnå säker vägtrafik för gång och cykel för alla och för att få till en inkluderande bredd och ett helhetsperspektiv och uppnå målet om nollvision för antalet dödade i trafiken.

Stora investeringar skjuts på framtiden – en belastning för samhället

Trafikverket lägger i infrastrukturplaneringen stor vikt på underhåll och trimning av vägar. Det är åtgärder som naturligtvis behövs i hela landet för att göra motorfordonstrafiken säkrare, exempelvis genom mittseparering och sidoräffling. Det minskar antalet olyckor och räddar liv. Men underhåll och trimning kommer inte att lösa dagens infrastrukturproblem utan stora investeringar skjuts på framtiden. Järnvägens flaskhalsar byggs inte bort med de planerade satsningarna, vilket gör att störningar som inställda avgångar, stillastående tåg och bristande punktlighet kommer även i fortsättningen ställer till det för trafikanterna.

Situationen är en belastning för befolkningen och drabbar särskilt personer med funktionsnedsättning, sjukdom och äldre som påverkas extra mycket av långa resor eller väntetider. Här är det särskilt viktigt att trafikinformationen utformas på ett lätt förståeligt sätt och att tågoperatörerna är delaktiga i tillgänglighetsarbetet.

I strukturplanen nämns att effekten av åtgärder inom universell utformning inte kan mätas. Det är svårt att förstå, varför kvantitativa eller kvalitativa utvärderingsmetoder inte är applicerbara, *och utöver det oacceptabelt att utesluta användarna från att ge återkoppling.*

OPS och infrastruktur

Avslutningsvis vill vi uttrycka vår skepsis när det handlar om att involvera marknaden i stora infrastruktursatsningar genom Offentlig-privat samverkan, OPS. En fungerande infrastruktur är grundläggande för samhällets sammanhållning och individens förutsättningar att organisera sitt liv och ta del av samhällslivet. Vi konstaterar att OPS i andra sammanhang genererat höga kostnader som inte alltid står i paritet till resultaten. Dessutom är det genom upphandling möjligt att uppdraget går till aktörer med koppling till länder som kan utnyttja sin position i kris- eller krigstider.

Här vill vi också betona vikten av att integrera universell utformning i upphandlingen genom en noggrann och tydlig kravspecifikation samt att följa upp efterlevnaden vid olika tillfällen under projekttiden, inte enbart i projektets slutskede. Vi förutsätter i övrigt en tydlig ansvarsfördelning som preciserar vem eller vilka aktörer som bär ansvar för universell utformning och att den efterlevs i alla delar så att alla får möjlighet att delta i samhället utifrån jämlika förutsättningar.

Med vänliga hälsningar



Marina Carlsson, Förbundsordförande Personskadeförbundet RTP

Kontakt:

Astrid Källström, kommunikatör, 08-629 27 97, astrid.kallstrom@rtp.se

MFD-underlag:

[När delaktighet blir verklighet. Förslag till nationell handlingsplan för funktionshinderspolitiken 2026–2031.](#)