

Ett Nytt Transportsystem

Vi är en grupp medborgare som oroar sig över människans påverkan på jorden och som anser att Sverige ska förverkliga sin ambition att 2045 komma fram till ett transportsystem som har netto-noll påverkan på klimatet.

Vi anser att nuvarande nationell plan för transportinfrastruktur inte bidrar nog till att uppnå målet och föreslår att vi i större utsträckning borde eftersträva att uppnå tillgänglighetsmålet med investeringar i aktiv transport och bostadsnära kollektivtrafik.

Kärnan i en sådan lösning borde enligt oss utformas som ett separat, säkert, komfortabelt och rikstäckande system för långsam trafik, såsom cyklar, ellådcyklar och permobiler! Som referens hänvisar vi till utformningen av cykelinfrastruktur i Nederländerna.

Varför behövs ett ändrat fokus

Traditionellt, och även i nuvarande förslag till Nationell Plan, har Sverige eftersträvat måluppfyllelse för transportpolitiska mål genom att underhålla befintlig infrastruktur och bygga ny infrastruktur som utökar kapaciteten och möjliggör snabbare resor. Mest utvecklat är nät av riksvägar, men även Sveriges järnvägsnät har fått ta del av stora summor för utveckling av nätet, inte minst i nuvarande planförslag.

Med dessa investeringar har transportnätverket växt utanför de gränser som finns för ekologisk hållbarhet, men även trafiksäkerhet har under lång tid varit underställd strävan att uppnå mer kapacitet och större hastigheter.

Även i nuvarande planförslag satsas mest på åtgärder som siktar på mer kapacitet och större hastigheter/minskade restider. Exempel på sådana åtgärder är Förbifart Stockholm, ombyggnad till högre standard av bland annat E4, E20 och E22 och Nya Stambanor för höghastighetståg.

På grund av denna inriktning är de positiva effekter av planförslaget på klimatpåverkande utsläpp väldigt begränsade.

Men fokuset på stora satsningar som möjliggör snabba förflyttningar har en annan effekt som vi anser försvagar måluppfyllelsen.

Fundamentet i vårt resonemang (och i Sveriges transportpolitiska mål) är att det övergripande målet för statens investeringar i transportinfrastruktur bör vara "Sufficient Accessibility" eller vad Riksdagen i Sveriges transportpolitiska mål kallar "grundläggande tillgänglighet".

Samtidigt är sättet vi investerar på idag i väldigt hög grad inte inriktat på att uppnå "grundläggande tillgänglighet" för alla! Motorvägar och Nya Stambanor för höghastighetståg förstärker bara den ojämlikhet som är typisk för dagens svenska transportsystem.

För en bra beskrivning av varför "Grundläggande tillgänglighet" borde vara det primära målet för transportpolitik hänvisar vi till Karel Martens bok Transport Justice :

<https://www.routledge.com/Transport-Justice-Designing-fair-transportation-systems/Martens/p/book/9780415638326>

En stor majoritet av befolkningen i Sverige har tillgång till mobilitet som är större än någonsin och mycket större än vad de allra flesta människor på jorden har tillgång till. Vi tror att de

allra flesta är överens om att det svenska transportsystemet uppfyller de krav som ställs för att uppnå grundläggande tillgänglighet för många, särskilt i större orter och i storstäder! För många andra är dock valmöjligheterna begränsade och mobiliteten byggs till stor del på tillgång till bilar. Det är därför intressant att se över möjligheterna att göra valfriheten större genom att skapa fler alternativ, framförallt om dessa alternativ är bättre utifrån ett miljöperspektiv!

Men om man följer diskussionen i medierna så skulle man kunna dra slutsatsen att det allra största transportproblemet vi bör ta oss an i vårt samhälle är att den väldigt stora mobilitet som många av oss har tillgång till ibland stöter på sina begränsningar. Högljudda krav på fler motorvägsfiler och mer och snabbare järnväg varvas med påståendet att enbart en flygplats i stället för två i vår huvudstad skulle leda till landets undergång!

Till och med diskussionen om cykelinvesteringar kretsar ofta kring förbättrade möjligheter för redan väl försörjda bilpendlare att ta sig till jobbet med cykel!

Vi vill däremot hävda att vårt största mobilitetsproblem är att det finns stora grupper i vårt samhälle som inte har tillgång till självständig mobilitet på grund av hur vi har byggt vårt transportsystem!

Grupper som inte har tillgång till självständig mobilitet till den grad att deras behov av grundläggande tillgänglighet till samhället uppfylls är:

- barn under arton år,
- människor med fysiska eller psykiska begränsningar som omöjliggör bilkörning,
- människor som på ekonomiska grunder inte har tillgång till mobilitet (eller blir tvungna att lägga en orimligt stor del av inkomsten på mobilitet).

Att det finns goda grunder att rikta fokuset (åtminstone delvis) på grupperna som inte uppnår "grundläggande tillgänglighet" borde det egentligen finnas stor konsensus kring. Vi har ju antagit våra transportpolitiska mål i stor enighet. Men i praktiken handlar det sällan om just dessa grupper som inte kommer över tröskeln till grundläggande tillgänglighet!

En grupp som vi är väldigt bekymrade över, och som det borde vara möjligt att bygga en stor och bred koalition kring, är barn.

Vi tycker att det på en väldigt grundläggande nivå är osunt för barn att de mer och mer begränsas i sin självständiga mobilitet.

De allra flesta, från höger till vänster, vill ju våra barn och barnbarn väl, så det borde vara lätt att vända trenden och se till att barnen återigen får utökade möjligheter att ta sig dit de vill på egen maskin!

För att klargöra skillnaden kan man ställa länder och områden (Nederländerna, Japan, Danmark), som inte är extrem bilberoende, mot anglosaxiska länder som USA, Kanada och Storbritannien.

På den skalan antar vi att Sverige ligger närmare Danmark än USA, men även här kan vi göra stora steg så att fler barn får en klart bättre tillgänglighet till för dem viktiga funktioner i samhället såsom skola, idrotts- och fritidsanläggningar, vårdcentraler och kollektivtrafikens hållplatser!

En ingående beskrivning av effekterna minskande självständig mobilitet har på barn finns i boken "Urban Playground: How Child-Friendly Planning and Design Can Save Cities"

<https://www.routledge.com/Urban-Playground-How-Child-Friendly-Planning-and-Design-Can-Save-Cities/Gill/p/book/9781859469293>

Att ett välutvecklat transportsystem för långsam trafik (främst cyklar) har många andra fördelar - bortsett från ett positivt utfall för miljön och mer tillgänglighet för grupper som i det nuvarande paradigmet inte får sina grundläggande behov av tillgänglighet tillgodosedda - finns det en bred vetenskaplig konsensus kring.

En bra överblick av fördelarna, och en del inspel hur man snabbt kan förbättra sådana system finns i boken "Cycling for Sustainable Cities"

<https://mitpress.mit.edu/books/cycling-sustainable-cities>

En annan bok som ger en bra överblick över vad ett samhälle kan uppnå med en satsning på infrastruktur för långsam trafik, dock mer utifrån ett användarperspektiv är "Curbing Traffic: The Human Case for fewer Cars in our Lives"

<https://islandpress.org/books/curbing-traffic>

Vad vi föreslår

Vi anser att Sverige ska eftersträva att med genomförandet av planen uppnå en betydligt bättre måluppfyllelse genom att:

- överföra en betydande del av medlen för utveckling till statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur för aktiva former av transport så att alla svenska tätorter får ett separat och säkert nätverk för långsam trafik som möjliggör att en tredjedel av alla resor i Sverige genomförs med cykel eller cykelliknande fordon.
Ett etappmål för nuvarande plan borde vara att 95 % av alla svenska barn och ungdomar har en säker väg från bostad till skola, idrottsanläggningar och en hållplats för kollektivtrafik som åtminstone erbjuder timtrafik.
- Höja anslaget tillräckligt för byggandet av regionala cykelvägar så att alla svenska tätorter kan nås via ett sammanhängande nät av regionala cykelvägar inom två planperioder,
- Inom forskningsanslaget uppdras till att en utredning startas med målet att ta fram ett program av stödjande åtgärder som förstärker effekterna som den ovan beskrivna infrastrukturen ger i form av ändrad markanvändning, samhällsplanering, åtgärder mot cykelstölder, utbildningssatsningar och ändrad trafiklagstiftning med mera.
- Starta en utredning som jämför effekterna av en infrastrukturplan som eftersträvar att uppnå bättre tillgänglighet i första hand genom aktiva former av transport och bostadsnära former av kollektivtrafik (buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg) mot nuvarande paradigm som i utvecklingsdelen mest är inriktad på förverkligandet av stora infrastrukturprojekt.

Medborgare som vill att vi ska göra verklighet av våra trafikpolitiska mål

Hendrik Bijloo, Kopparberg

Raissa Kruse, Trulstorp

Jonas Johansson, Östra Strö

Michael Holz, Lund