



Synpunkter på Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, dnr I2021/02884

Sammanfattning

Fotgängare och cyklister som skadats så svårt att de måste läggas in på sluten sjukhusvård är flera gånger fler än biltrafikanterna, **numera minst tre och en halv gånger fler**. De kommer att bli ännu fler om gång- och cykeltrafiken ökar.

Fotgängares och cyklisters säkerhet handlar i huvudsak om infrastruktur samt drift och underhåll. FOT föreslår därför

- Att ett särskilt **trafiksäkerhetsavtal** inrättas, i likhet med stadsmiljöavtalet, men inriktat på **trafiksäkerhetsåtgärder i fotgängares och cyklisters infrastruktur inom tätort**. Avtalet bör också kunna finansiera sådana drift- och underhållsåtgärder inom tätort som har ett direkt trafiksäkerhetssyfte.
- Att avsättningen till medfinansiering av gång- och cykelåtgärder genom **stadsmiljöavtal och länsplaner utökas**. Inom stadsmiljöavtalet bör förbättrad gång- och cykelinfrastruktur prioriteras med en särskild pott.
- Att **steg 1-2-åtgärder kan finansieras av statliga medel** inom ramen för infrastrukturplaneringen, att ett **nationellt mål för utvecklingen av gång- och cykeltrafiken** tas fram, samt att **väglagen och anläggningslagen** ändras så att det blir möjligt att bygga fristående cykelvägar.

Oskyddade knappt med i Nollvisionen

FOT koncentrerar sina synpunkter på trafiksäkerhetsproblemen för fotgängare och cyklister i detta yttrande. Det finns mycket annat som också förtjänar uppmärksamhet, men det avstår vi från att kommentera i förvisning att det görs av andra i den omfattande remisslistan.

Nollvisionen har varit mycket framgångsrik för bilburna trafikanter. Den har frigjort enorma resurser på säkrare infrastruktur och säkrare bilar. Effekten är imponerande. Svårt skadade och dödade biltrafikanter har kraftigt minskat de senaste tjugofem åren.

Läget för fotgängare och cyklister är långt ifrån lika positivt. De dominerar numera skadestatistiken. Årligen skadas 4 200 fotgängare och cyklister så svårt att de måste

läggas in på slutan sjukhusvård. Det är mer än **dubbelt så många** som de skadade biltrafikanterna.¹

Lägger man till fotgängarnas fallolyckor på is och snö blir dominansen förkrossande. Då handlar det om ca 7 000 skadade fotgängare och cyklister som årligen hamnar i slutan sjukhusvård, **mer än tre och en halv gånger fler** än biltrafikanterna. Lägger man dessutom till fotgängarnas fallolyckor på barmark blir skillnaden ännu större.

De allra flesta olyckor med fotgängare och cyklister sker inom tätort. Där är kollisionshastigheterna lägre med lägre krockenergier. Ändå dödas inte fullt 50 årligen². Till det kommer fallolyckor i trafikmiljö med dödlig utgång. Trafikverket bedömer att det handlar om 100-300 årligen.³

Infrastruktur, drift och underhåll avgörande

Denna negativa utveckling har pågått under en längre tid i skymundan. Man kan fråga sig om fotgängare och cyklister överhuvudtaget är med i Nollvisionen.

I retoriken är de förstås med. Nollvisionsarbetet är emellertid så mycket svårare eftersom de inte skyddas av ett fordon som biltrafikanter. Något så "trivialt" som ett fall eller en omkullkörning leda till svåra eller dödliga skador.

Därför måste nollvisionsarbetet för deras del i huvudsak handla om **säkrare infrastruktur, framför allt i tätort, och bättre skötsel** av den, särskilt halkbekämpning.

Men det går trögt. Av två skäl.

Det ena är att det saknas pengar. Infrastruktur är resurskrävande, både att bygga och underhålla.

Det andra är att staten, som har resurser, inte ansvarar för den infrastrukturen. Det är kommunernas sak menar staten, att skapa säkrare infrastruktur för fotgängare och cyklister.

I sin uppföljning av nollvisionsarbetet konstaterar Trafikverket stora brister och långsamt tempo i arbetet att skapa säkrare infrastruktur för oskyddade. Ett exempel är gång- och cykelpassager där andelen trafikfarliga fortfarande är över 70 procent. Ett annat är vinterväghållning och barmarksunderhåll där bara en femtedel av kommunerna uppnått god kvalitet (långt ifrån målet 2020 på 70 procent). Det är en viktig säkerhetsfråga, under vintermånaderna kan antalet allvarligt skadade i fallolyckor bli dubbelt så många som totalantalet skadade i vägtrafikolyckor⁴.

Separering från motortrafik är en annan viktig infrastrukturfråga. De separerade cykelvägnäten mellan och inom tätorter är outvecklade och huvuddelen av cykeltrafiken sker i motortrafik. Extra uppmärksamhet bör fästas vid fartgränsen i blandtrafik. FOT har länge hävdat att 30 km/tim bör vara maxgräns i tätorter med blandtrafik. För en obetydlig restidsförlängning för motortrafiken vinner man större kapacitet i den befintliga infrastrukturen och mindre klimat- och miljöbelastning.

¹ Genomsnitt för de tre åren 2019-2020 enligt Socialstyrelsens patientstatistikdatabas.

² Sveriges officiella statistik, Trafikanalys, för de tre åren 2019-2020.

³ Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0. Trafikverket Publikation 2017:102.

⁴ Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020. Trafikverket, rapport 2021:099.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägnäten innebär inte sällan betydande vägförlängning, vilket framför allt drabbar gående, det långsammaste färd sättet. Ibland beror det på begränsningar till följd av nuvarande vägslag och anläggningslag som av det skälet bör ändras, se vidare nedan.

Fler skadade vid ökad gång och cykling

En trafikpolitisk ambition är att öka gång och cykling som alternativ till korta bilresor. Det är framför allt cykeln som har potential att ersätta motoriserade färdmedel. Fördubblad cykling är målet i många kommunala trafikplaner.

Det kommer emellertid att öka antalet skadade av två skäl. För det första är skaderisken per resa, som bekant, många gånger högre för gående och cyklister än biltrafikanter, och ännu högre per kilometer.

För det andra leder själva trafikökningen till fler skadade, 50-80 procent fler att döma av sambanden över kommuner mellan gång- och cykeltrafikens storlek och antalet skadade. Också internationella jämförelser med länder som Danmark och Nederländerna pekar på fler skadade om cykeltrafiken ökar. I exempelvis Nederländerna är cykeltrafiken numera det största trafiksäkerhetsproblemet mätt i antalet dödade.

Ett aktuellt exempel är också Stockholms stad. Medan cykeltrafiken fördubblats de senaste tjugo åren har antalet skadade cyklister i slutenvård nästan **tredubblats**.⁵

Staten bör ta ansvar för säkerheten i de oskyddades infrastruktur

Staten bör ta ett större ansvar för trafiksäkerheten i fotgängarnas och cyklisternas infrastruktur. Idag får gång och cykel bara **några enstaka procent** av infrastrukturramen. Vissa positiva inslag har tillkommit på senare år, exempelvis stadsmiljöavtalen. Men fortfarande handlar statligt finansierad infrastruktur i huvudsak om motoriserad infrastruktur nationell och regionalt.

FOT förslår därför att ett särskilt **trafiksäkerhetsavtal** inrättas, i likhet med stadsmiljöavtalet, men inriktat på **trafiksäkerhetsåtgärder i gång- och cykeltrafikanternas infrastruktur inom tätort**. Problemen har fått fortleva så länge, utvecklingen har varit så långsam att staten mot bakgrund av Nollvisionen bör ta ett direkt ansvar för de oskyddade säkerhet oavsett var problemen finns. Också ambitionerna att öka gång- och cykeltrafiken motiverar ökat statligt ansvar.

Trafiksäkerhetsavtalet bör också kunna finansiera sådana **drift- och underhållsåtgärder som har ett direkt trafiksäkerhetssyfte**.

FOT anser vidare att den statliga medfinansieringen av gång- och cykelåtgärder genom **stadsmiljöavtal och länsplaner måste utökas**. Det är olyckligt att ramen för stadsmiljöavtal, som har visat sig ha en intressant potential utifrån ett klimat- och hållbarhetsperspektiv, får mindre tilldelning än tidigare. Dessutom är en stor del av den framtida ramen redan in-tecknad av löpande stadsmiljöavtal, uppskattningsvis en tredjedel.

Stadsmiljöavtalen bör i stället utvecklas, framför allt med ökade medel. Förbättrad gång- och cykelinfrastruktur bör prioriteras med en särskild pott. För cykelåtgärder – dock inte för gångåtgärder – har en sådan pott nyligen avsatts för 2021 och 2022. FOT

⁵ Socialstyrelsens patientstatistikdatabas 2000-2020. Även skadade på elsparkcykel ingår, oklart hur många eftersom ingen särredovisning görs, men uppskattningsvis en tiondel de senaste åren.

välkomnar detta initiativ och anser att potten bör permanentas och också omfatta gångåtgärder. En annan aspekt som stadsmiljöavtalen bör fokusera mera gäller motortrafikens partikelgenerering, särskilt i områden med mycket gång- och cykeltrafik. Övergången till eldrift innebär visserligen att man successivt blir av med de giftiga avgaserna, men inte hälsovådliga partiklar från däck och asfalt. Partikelgenerering kan man bara minska genom att begränsa motortrafiken och sänka hastigheterna i känsliga tätortsområden.

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).

Vidare bör **steg 1-2-åtgärder kunna finansieras** av statliga medel inom ramen för infrastrukturplaneringen. Sådana åtgärder är i många fall kostnadseffektiva för att lösa problem i transportsystemet. Flera regioner vill införa statlig medfinansiering från nationell plan och länsplaner. Idag är det emellertid svårt enligt gällande tolkning av förordningarna inom området. FOT anser därför att regeringen möjliggöra finansiering av steg 1- och 2-åtgärder i nationell plan samt avsätta medel härför.

FOT anser vidare att ett **nationellt mål bör tas fram för utvecklingen av gång- och cykeltrafiken**. Det finns i andra europeiska länder. Ett förslag har tagits fram av Trafikanalys. En målsättning i sådana termer skulle ge stöd för kommuner och regioner och underlätta Trafikverkets arbete på nationell och regional nivå.⁶

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.

På uppdrag av Fotgängarnas förening FOT



Krister Spolander

Vice ordförande FOT

⁶ 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 kommungruppsstillhörighet enligt SKRs indelning. FOT anser att detta förslag bör tas vidare och inkludera även gångtrafik. Det fysiska utrymmet för dessa färd sätt måste öka, inte minst för att ge cyklister möjligheten att snabbt ta sig fram samtidigt som mer långsamt gående får tillräckligt stora fredade utrymmen.