



2016-04-13

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 vanlig målsättning 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.

¹ Tack vare ekonomiskt bidrag från Trafikverkets Skyldfond. 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

- 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 decenni-ers 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. 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.

FOTs styrelse 2016-04-13

Järda Blix, arkitekt

Gunnar Carlsson, fd forskningschef VTI, fd trafiksäkerhetschef NTF

Elin Engqvist, civilingenjör Malmö Kommun

Sonja Forward (ordförande), psykolog och forskare VTI

Emil Frodlund, kulturgeograf, projektledare Ramböll

Ninnie Gustafsson, miljövetare, projektledare hållbart resande i samhällsplaneringen

Christer Hydén, professor em trafikteknik

David Lindelöw, doktorand, civilingenjör Lunds Tekniska Högskola

Krister Spolander, fd programchef SCB, fd forskningsledare VTI, fd utredningschef NTF