



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

fot.se

2017-11-29

Synpunkter på förslaget till nationell plan för transportsystemet N2017/05430/TIF inklusive länstransportplanerna

Sammanfattning

Svensk transportplanering är motsägelsefull. Å ena sidan spelar gång och cykel en väsentlig roll, svarar för mer än en fjärdedel av svenskarnas personresor. Å andra sidan har de en synnerligen blygsam plats i den statliga infrastrukturplaneringen, planeras få någonting mellan 1 och 2 procent av totalramen. Detta trots att oskyddade trafikanter numera dominerar trafikskadestatistiken – något som kan minskas med en bättre och säkrare infrastruktur, vilket också är en förutsättning för ökad gång och cykel, ett annat framträdande mål i transportpolitiken. Med denna takt kommer det att ta bortåt fyrtio år innan en acceptabel infrastruktur för gång och cykel finns på plats. Då är vi på andra sidan 2050.

FOT vill framföra följande.

- Med en engångssatsning på 6 procent av planeringsramen skulle infrastrukturens skulden kunna klaras av under den aktuella planeringsperioden.
- Regering och riksdag måste ta ett tydligare ansvar för hela transportpolitiken, och inte bara lämna över det ekonomiska ansvaret för gång och cykel till landets 290 kommuner, de flesta mycket små, och vars resurser är bundna till skola och omsorg.
- Fotgängare måste betraktas som ett eget trafikslag. En nationell strategi bör i det syftet tas fram för deras framkomlighet, säkerhet och trygghet.
- En nationell strategi behövs även för att skapa bättre fysiskt utrymme i tätorterna. Det kan bara ske genom att systematiskt minska biltrafikytorna.
- Fallolyckor för fotgängare måste inkluderas i de kvantifierade målsättningarna i nollvisionsarbetet, en förutsättning för att detta stora problem hanteras i den aktuella nysatsningen på nollvisionen.

Nationell plan och länsplanerna

FOT vill tacka för tillfället att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet. I vårt yttrande har vi också inkluderat de 21 länsplanerna för att kunna bedöma helheten och särskilt hur gång- och cykeltrafiken hanterats i det sammanhanget.¹

¹ Underlaget för att bedöma länsplanerna kommer från Riksdagens utredningstjänst: Pengar till cykelinfrastruktur. Dnr 2017:1576, rapport 2017-10-20.

Motsägelser

Svensk transportplanering är motsägelsefull. Å *ena sidan* spelar gång- och cykeltrafiken en mycket väsentlig roll. Tillsammans svarar de för **mer än en fjärdedel av svenskarnas personresor**.² Ett viktigt mål för transportpolitiken är att, inom ramen för ett långsiktigt hållbart transportsystem, förbättra förutsättningarna för att ytterligare öka gång- och cykeltrafiken.

Det är emellertid oskyddade resor. Det gör att gång- och cykeltrafiken också är en betydande del av trafiksäkerhetsproblemet. En fjärdedel av de trafikdödade är gående eller cyklister.³ När det gäller allvarligt skadade dominerar cyklisterna numera totalbilden (fler än allvarligt skadade biltrafikanter).⁴ De har heller inte minskat de senaste åren. Tvärtom, skriver regeringen i sin nystart för nollvisionen, visar prognoser att en ökad cykeltrafik kan leda till fler omkomna och allvarligt skadade cyklister, om inte motåtgärder sätts in. Samma risk konstateras också för trafikantgruppen fotgängare.⁵

Detta är, trots allt, en förskönad bild beroende på den alltför snäva definitionen av vägtrafikolycka, som förutsätter att ett fordon ska vara inblandat. Om även fallolyckor för fotgängare i trafikmiljö räknas, stiger siffrorna väsentligt. Uppskattningsvis omkommer 100-130 människor som fotgängare, 6 500 behöver läggas in på sjukhus för slutenvård, och 34 000 fotgängare behöver uppsöka en akutmottagning.⁶

Det innebär att **de båda oskyddade trafikantkategorierna numera dominerar bland trafikskadorna**, de som leder till bestående eller dödliga skador.

Blygsam plats i infrastrukturplaneringen

Å *andra sidan* har gång- och cykeltrafiken en synnerligen marginell plats i infrastrukturplaneringen.

Säkerhetsproblemen är i hög grad kopplade till brister i infrastrukturens utformning och skötsel, enligt regeringen och dess myndigheter. FOT delar denna självklara uppfattning men vill understryka att det egentligen inte finns några andra verkningsfulla säkerhetsåtgärder för gång- och cykeltrafiken. Det är infrastrukturen det handlar om, och hur den sköts och underhålls.

Bättre och säkrare infrastruktur är också en förutsättning för ökad gång- och cykeltrafik, en ambition som har en så framträdande plats i den trafikpolitiska retoriken. Också om detta är uppfattningen i stort sett samstämmig.

Det motsägelsefulla är att inget av detta återspeglas i den statliga transportplaneringen. Av totalramen på ca 710 miljarder kronor de tolv åren 2018-2029, kommer, enligt planerna på nationell och regional nivå, gång och cykel i bästa fall att få 1,6 procent (förutsätter att cykel får en tredjedel av potten i stadsmiljöavtalen, ett optimistiskt antagande). Det motsvarar en miljard kronor per år under tolvårsperioden.⁷

² Resor till arbete, utbildning, handel, service, fritidsaktiviteter mm (RVU Sverige, Trafikanalys).

³ Av de dödade de senaste sju åren 2010-2016 är 15 procent gående och inte fullt 10 procent gående (Vägtrafikskador 2016, Sveriges officiella statistik, Trafikanalys).

⁴ Allvarligt skadad = risk för medicinsk invaliditet på minst 1 procent.

⁵ Nystart för Nollvisionen, Regeringen, rapport 2016.

⁶ Fotgängarolyckor. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB744 rapport 2014.

⁷ Summan av trimningsåtgärder, namngivna stråk, Sverigeförhandlingen och stadsmiljöavtal i nationell plan samt de 21 länsplanerna.

Lägger man till de kommunala pengar som krävs i medfinansiering för att få de statliga, så når man i bästa fall 2,5 procent, innebärande 1,5 miljarder per år. Detta är emellertid, att observera, planerade pengar. Erfarenhetsmässigt har det visat sig att en fjärdedel med tiden försvinner till annat, framför allt till stora motorinfrastrukturprojekt som drabbas av fördröjningar.

Planeringsförslaget fram till 2029 innebär en fortsatt kraftfull satsning på biltrafiken. Detta sker 2017, ett år då klimatgaserna ökat snabbare än någon gång tidigare i historisk tid, då de oroande rapporterna duggat allt tätare, och då allt fler börjat förstå att vi inte har så lång tid på oss för att hålla oss på rätt sida om "the tipping point".⁸

Bortåt 40 år

Mer än ett halvt sekels satsningar på väginfrastruktur för biltrafik har medfört att gående och cyklister trängts bort från gator och vägar. Det har också skapat barriärer i stads- och naturlandskapen, där deras framkomlighet ofta svårt begränsas av trafikleder.

Denna så kallade infrastruktukskuld för gång och cykel har i olika sammanhang skattats till ca 40 miljarder kronor. Med nuvarande takt kommer det att ta bortåt fyrtio år innan vi har en acceptabel infrastruktur för gång och cykel på plats. Då är vi på andra sidan 2050.

Med en engångssatsning på 6 procent av planeringsramen skulle infrastruktukskulden kunna klaras av under den aktuella planeringsperioden. Det är en liten summa i sammanhanget, men skulle få stor betydelse såväl reellt som för förtroendet för svensk transportpolitik och dess mål.

FOTs förslag

För att få samstämmighet mellan de transportpolitiska målen och den faktiska planeringen, anser FOT följande.

- Regering och riksdag måste ta ett tydligare **ansvar för hela transportpolitiken**, och inte bara huvudsakligen skjuta över det ekonomiska ansvaret för gång och cykel till landets 290 kommuner, de flesta mycket små, och vars resurser är bundna till kärnverksamheterna skola, barn- och äldreomsorg. Det är viktigt att infrastrukturplaneringen förändras så att ett samlat ansvar för transportsystemet och de trafikpolitiska målen kan tas på en samhällslevelle, utan låsningar till administrativa gränsdragningar. De transportpolitiska målen ska återspeglas i infrastrukturplaneringen. Staten måste därför ta ansvar för att alla transportslag inkluderas i infrastrukturplaneringen och värderas på lika villkor i scenarier, modeller, prognoser och samhällsekonomiska kalkyler.⁹
- Fotgängare måste betraktas som ett **egget trafikslag**, inte minst med tanke på dess betydelse (betydligt fler personresor än kollektivtrafiken, och dubbelt så många som cykeln). Efter många år har cykeln kommit därefter, i varje fall i princip, men fotgängare hanteras fortfarande som något i marginalen, inte som "riktig" trafik. Gångtrafiken

⁸ Nya siffror från FN:s klimatorganisation World Meteorological Organization visar att halten av växthusgaser i atmosfären fortsatt ökar och nu är högre än på 800 000 år.

⁹ FOT vill i detta sammanhang hänvisa till utländska planeringsmodeller som bättre kunnat tillvarata de oskyddade trafikanternas behov, exempelvis den danska statliga cykelpotten (cykelpulje), eller planeringsmodellen Cycling England med satsningen på Cycling Demonstration Towns för ett antal år sedan.

måste sålunda inkluderas i planeringen av transportsystemet. Idag saknas beslutsunderlag för att förstå gångtrafik som eget färd sätt. **En nationell strategi bör i det syftet tas fram för att främja fotgängares framkomlighet, säkerhet och trygghet.** Och för att säkerställa tillräckliga resurser till infrastrukturens utveckling och skötsel.

- **En nationell strategi behövs även för att skapa bättre fysiskt utrymme för de oskyddade trafikanterna.** Infrastrukturutvecklingen de senaste sextio åren har dominerats av biltrafikens behov, 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.
- Härutöver anser FOT att **fallolyckor för fotgängare måste inkluderas i de kvantifierade målsättningarna i nollvisionsarbetet.** Det är en förutsättning för att dessa stora problem hanteras i den aktuella nysatsningen på nollvisionen.
- Slutligen, det viktigaste, pengarna. **Med en engångssatsning på 6 procent av planeringsramen skulle infrastrukturen kunna klaras av under den aktuella planeringsperioden.** FOT kräver denna jämförelsevis blygsamma engångssatsning för att svenska folket före 2050 ska kunna färdas till fots och på cykel i en acceptabelt säker och framkomlig infrastruktur.

På uppdrag av FOT

Sonja Forward
Ordförande

Krister Spolander
Vice ordförande