



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

2024-04-09

Synpunkter på Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, dnr LI 2023/03919

Gång och cykling underskattas kraftigt i inriktningsunderlaget. Där används ett räknesätt som gör reslängden viktigare än resans ärende. Lokala färdmedel underskattas därigenom, och bilresornas betydelse överskattas. Gång och cykling behandlas därför ytterst marginellt i inriktningsunderlaget.

I verkligheten är gång och cykling de huvudsakliga färsätten i 30 procent av befolkningens resor till arbete, utbildning, inköp osv. Det är en helt annan bild av de olika färsättens betydelse i transportsystemet än inriktningsunderlagets personkilometer.

Gående och cyklister är de mest skadedrabbade av alla trafikantgrupper. Två tredjedelar av alla allvarligt skadade är gående eller cyklist, fyra gånger fler än de allvarligt skadade biltrafikanterna.

Någon förbättring kan omöjligens ske utan kraftfulla satsningar på säkrare infrastruktur, drift och underhåll.

När kommunernas lokala nollvisionsansvar så uppenbart fallerar, måste statens övergripande ansvar för nationens trafiksäkerhet träda in.

FOT förslår därför att kommunernas möjligheter förbättras att söka statlig medfinansiering för säkerhetsåtgärder i befintlig infrastruktur och att de statliga medlen härför kraftigt utökas. Det kan ske med så kallade trafiksäkerhetsavtal som kan ersätta de utfasade stadsmiljöavtalen. I samband med det kan övriga former av statlig medfinansiering ses över.

Kraftig underskattning av gång och cykling

Betydelsen av gång och cykling underskattas kraftigt i inriktningsunderlaget. I själva verket spelar de en högst väsentlig roll. Gång och cykling är nämligen det huvudsakliga färsättet i **trettio procent** av svenskarnas resor till arbete, utbildning, inköp och andra ärenden. Det är dubbelt så mycket som kollektivtrafiken.¹

¹ Fördelningen av huvudsakligt färsätt är bil 54%, gång 16%, kollektivtrafik 15%, samt cykel 14%. Data från RVU Sverige för fyraårsperioden 2019-2022, Trafikanalys.

Detta nämns inte i inriktningsunderlaget. I stället redovisas personkilometer och då dominerar bilen, förstås, där den största delen av bilresandet består av långa fritidsresor på landsbygd.² Gång och cykling hamnar av självklara skäl långt ner på ett par procent enligt detta räknesätt när distansen blir viktigare än resans ärende. Det innebär att lokala färdmedel kraftigt underskattas. Detta trots att det är lika viktigt att komma till arbetet oavsett färdvägen är lång eller kort, eller oavsett man kommer dit till fots, på cykel eller med personbil.

Därför bör de olika trafikslagen också redovisas efter antalet resor oavsett färdlängd. Det ger en riktigare bild av de olika trafikslagens roll i vägtransportssystemet.

Bortsett från avsnittet om trafiksäkerheten behandlas gångtrafikens behov av infrastruktur inte alls. Inte heller cykelinfrastrukturen tas upp generellt utom i ett par fall som kan öka tillgängligheten (regleringsåtgärder som cykling mot enkelriktning och högersväng mot rött). Men de generella infrastrukturfrågorna om tillgänglighet och framkomlighet för gång- och cykeltrafiken saknas i inriktningsunderlaget.

Dominerar bilden av allvarligt skadade

Gång- och cykling är transportsystemets sårbaraste färd sätt. De flesta skador i trafiksystemet drabbar gående och cyklister. **Två tredjedelar av alla allvarligt skadade** är gående och cyklister. Det är fyra gånger fler än allvarligt skadade biltrafikanter.³

Det sker heller ingen positiv utveckling mot målet att allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med en fjärdedel till år 2030. Allvarligt skadade gående och cyklister håller sig kvar på oförändrat hög nivå utan tecken på att minska enligt Trafikverkets årliga analyser av trafiksäkerhetsutvecklingen.

Problemet accentueras av ambitionerna att öka gång- och cykeltrafiken av miljöskäl lokalt och nationellt. Sambandet mellan gång- och cykeltrafikens storlek och antalet skadade är nämligen starkt. En fördubbling innebär att antalet allvarligt skadade ökar med 80-90 procent för cyklister och med omkring 60 procent för fotgängare. Prediktionerna baseras på logiken att kommuner där gång och cykling fördubblas förväntas få samma antal skadade som genomsnittet för de kommuner där gång och cykling redan är dubbelt så stor.⁴

Stockholm är ett exempel på vad som händer vid ökad cykling om inte tillräckliga säkerhetsåtgärder vidtas. Där har både cykeltrafiken mer än fördubblats sedan sekelskiftet liksom antalet skadade cyklister inlagda på slutenvård⁵.

Detta sammantaget – både det aktuella läget och skadeprognoserna ifall gång och cykling ökar – borde föranleda en mycket kraftfullare satsning på ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.

² Sid 44 i inriktningsunderlaget.

³ Allvarligt skadade 2019-2024 enligt Strada ISS 9-75.

⁴ Antal skadade vid ökad gång och cykling – prediktioner från sambanden mellan gång- och cykeltrafikens storlek och antal skadade. Fotgängarnas förening, FOT rapport 2024: https://www.fot.se/wp-content/uploads/2024/02/Prediktion_vid_ökad_gång_cykling_FOT_rapport_2024.pdf

⁵ Se rapporten föregående fotnot.

Finansiering av säkerhetsåtgärder

Positivt är att inriktningsunderlaget konstaterar att nya trafiksäkerhetsåtgärder behövs med särskilt fokus på allvarliga skador hos oskyddade trafikanter. Och att de främsta åtgärderna handlar om infrastrukturens utformning, separering, hastighetsreglering, inklusive drift och underhåll. Sådana åtgärder kostar emellertid pengar, särskilt att bygga in trafiksäkerhet i befintlig infrastruktur.

Ansvaret för gång och cykelinfrastrukturen är ju tudelat på kommunerna inom tätorterna, och staten mellan tätorterna. Det övergripande trafiksäkerhetsansvaret är nationellt när det lokala nollvisionsansvaret fallerar. Vilket det gjort i det här fallet.

Problemet, anser FOT, är kommunernas begränsade möjligheter att själva finansiera erforderlig satsning på säkrare infrastruktur. Kommuner kan i och för sig få statlig medfinansiering, men den är begränsad till de regionala länsplanerna där kommuner kan söka statliga pengar till bland annat åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Det handlar emellertid om små medel. Totalt sett föreslås länsplanerna få 11-12 procent av utvecklingsramen och det ska räcka till alla andra investeringar för ett fungerande regionalt vägnät.

Stadsmiljöavtalen är annan form för statlig medfinansiering av åtgärder för hållbarare transporter, bland annat ökad cykeltrafik. Också där har det handlat om begränsade medel. Enligt innevarande nationella plan finns 6 miljarder kr avsatta för 2022-2027. Regeringen avser emellertid att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att inga nya ansökningar beviljas.

Också de så kallade trimnings- och miljöåtgärderna kan nämnas i sammanhanget (åtgärder för max 100 milj kr). Medel för sådana åtgärder får användas inte bara till gång- och cykelvägar i det nationella stamvägnätet, utan också till samfinansiering av regionala trafiksäkerhetsåtgärder och ökad säker cykling längst det regionala vägnätet. Men också här är medlen begränsade, totalt uppgår de föreslagna nivåer till 11-12 procent av utvecklingsramen, och det ska räcka till investeringar i tillgänglighet, miljö och hälsa, och trafiksäkerhet inte minst för den regionala biltrafiken (vars säkerhet är signifikant sämre än på det nationella vägnätet).

Trafiksäkerhetsavtal

FOT anser att formerna för samfinansiering bör ses över i syfte att förbättra kommunernas möjligheter att söka statlig finansiering till säkerhetsåtgärder i befintlig infrastruktur för gående och cyklister, och att de statliga medlen därför kraftigt utökas. En form för detta kan vara så kallade trafiksäkerhetsavtal genom vilka samfinansiering kan ske på ungefär samma sätt som i de utfasade stadsmiljöavtalen.

En sådan form av trafiksäkerhetsavtal bör vidare, anser FOT, utformas så att kommuner kan ansöka om medel för trafiksäkerhetsåtgärder också för ett sammanhängande kommunalt/regionalt gång- och cykelvägnät. Och vara ikraft tills säkerheten blivit bättre för gående och cyklister.

Bästa hälsning

Krister Spolander, vice ordförande FOT