

Näringsdepartementet  
n.registrator@regeringskansliet.se  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

## **Remissvar på Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Dnr N2017/05430/TIF)**

### **Sammanfattning**

NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, har i förslaget till nationell plan för transportsystemet läst och kommenterar de avsnitt som handlar om Informations- och kunskapshöjande åtgärder som inte ingår i Trafikverkets uppdrag (avsnitt 5.4), Trimningsåtgärder för bättre säkerhet (avsnitt 7.4) samt Åtgärder för ökad och säker cykling (avsnitt 7.6).

Generellt anser vi att de förslag som ingår under dessa avsnitt är mycket bra, och vi vill framför allt lyfta möjligheten att NTF kan vara den aktör som i dialog med Trafikverket genomför informations- och kunskapshöjande åtgärder. NTF har ett starkt varumärke hos media och allmänhet, och kan genom NTF:s medlemsorganisationer och nätverk på ett kostnadseffektivt sätt och med stor spridning vara en central aktör i detta arbete.

Vi önskar också att ökad och säker gång lyfts i ännu större utsträckning i den nationella planen. Gång förekommer inte bara i tätorter och på kommunala vägar, utan också på och utefter statliga vägar, samt främjas av en ökad satsning på kollektivtrafiken. Det är därför mycket viktigt att göra trafiksäkra lösningar för gående som inte slås samman med cykelsatsningar, samt att ta hänsyn till personer med olika slags funktionsnedsättningar.

Nedan följer motivering till våra ställningstaganden.

### **Avsnitt 5.4 - Informations- och kunskapshöjande åtgärder som inte ingår i Trafikverkets uppdrag**

NTF ställer sig positiva till att medel avsätts årligen för informations- och kunskapshöjande åtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Detta har efterfrågats av NTF under flera år eftersom en del av utplaningen vad gäller dödade och allvarligt skadade i trafiken troligtvis kan härledas till avsaknaden av attityd- och beteendeförändrande åtgärder.

Precis som förslaget lyder så är det viktigt att öka förståelsen för trafiksäkerhetshöjande åtgärder, genomföra insatser för ökad regelefterlevnad och ändra attityder till såväl

hastighetsgränser, rattnykterhet som cykelhjälsanvändning. För att detta ska få effekt krävs det insatser över lång tid och att det genomförs i samverkan med, samt av flera aktörer. NTF har genom sina medlemsorganisationer och nätverk samt starka varumärke hos media och allmänhet, möjlighet att på ett kostnadseffektivt sätt och med stor spridning vara en central aktör i detta arbete.

Med detta sagt kan NTF, med regeringens anmodan, vara den aktör som genom ett årligt bidrag får i uppdrag att i dialog med Trafikverket genomföra informations- och kunskapshöjande insatser.

#### **Avsnitt 7.4 - Trimningsåtgärder för bättre säkerhet**

Det står i förslaget att Trafikverket i och med nystarten av Nollvisionen har skärpt målen om antal dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken och siktar på ytterligare en halvering till 2030 från 2020 års nivå. Vi vill här kommentera att det finns en aktuell remiss från Trafikanalys utifrån Rapport 2017:12 om ny målstyrning för trafiksäkerheten, där förslaget istället är en halvering från år 2015 till 2030. Detta skulle innebära en styrning mot max 150 dödade år 2030. Likaså föreslår man en minskning med 25 procent perioden 2015–2030 för allvarligt skadade på väg. Vi anser, liksom Trafikanalys, att dessa föreslagna mål är realistiska och tillräckligt utmanande för att stimulera till nya ansträngningar och engagemang bland aktörerna. Därför bör, beroende på remissinstansernas svar, tidsperioden för mål om antal dödade och allvarligt skadade sättas utifrån det som regeringen sedan bestämmer.

En stor brist trafiksäkerhetsarbetet är att gåendes singelolyckor, så kallade fallolyckor, inte ingår i den officiella olycksstatistiken. Detta gör det svårt att följa denna stora trafikantgrupp. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016 (Trafikverkets publikation 2017:098) visar att antalet allvarligt skadade i gåendes singelolyckor (fallolyckor) årligen är cirka 3 500. För att synliggöra denna stora grupp krävs att de ingår i den officiella statistiken. Först då kan kraftfulla åtgärder sättas in av både Trafikverket och landets kommuner, åtgärder som kan leda till minskat lidande och minskade samhällsekonomiska kostnader.

Vi stödjer förslaget att Trafikverket ges mandat att under en begränsad tid avsätta medel till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder inom regionalt vägnät i syfte att driva på utvecklingen och ge ökade möjligheter att nå Nollvisionen och gällande etappmål för trafiksäkerheten inom vägtrafiken.

Vi stödjer också att Trafikverket genomför angelägna och effektiva trafiksäkerhetsåtgärder på det nationella stamvägnätet, bland annat genom att fortsätta anpassa vägarnas hastighet utifrån trafiksäkerhetsstandarden och fysiska åtgärder som mötesseparering, säker vägutrustning, korsningsåtgärder med mera.

#### **Avsnitt 7.6 - Åtgärder för ökad och säker cykling**

I förslaget uttrycks att satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång har stor betydelse för att alla ska kunna använda transportsystemet, oavsett funktionsnivå, kön, ålder eller ekonomi.

Vidare anges att vid prioritering av åtgärder ska högsta prioritet ges åt åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten, förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i eller nära

landets 50–60 största tätorter, samt förbättrar barns möjligheter att på landsbygd ta sig till skola och andra aktiviteter på egen hand. NTF håller med om förslagen, men vill kommentera att trafiksäkerheten generellt måste vara en överordnad åtgärd, även vid arbetspendling och barns egna resor. Vi kan inte godta ökad cykling som inte samtidigt är säker.

Trafikverket tror att potentialen för att välja cykel på längre sträckor (1,5–3 mil) kommer att öka i och med en ökande användning av eldrivna cyklar. Därför förslår Trafikverket satsningar på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder, vilka kommer att förbättra möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. NTF tycker det är bra förslag, men vill framhålla vikten av att säkerheten blir stor på denna infrastruktur. Eventuella passager ska vara hastighetsssäkrade cykelöverfarter, samt att bästa drift och underhåll ska ske året runt, företrädesvis med sopsaltningsmetoder vintertid. Vidare bör det på dessa cykelvägar, där det förväntas framföras cyklar i högre hastigheter inte förkomma gående. Det bör också övervägas om nya resenärer på elcykel, speciellt äldre och personer som inte tidigare cyklat i någon större omfattning, kan behöva någon form av utbildning när det gäller säkerhet i samband med cykling, och specifikt med elcykel.

För att främja en både ökad cykling och kollektivtrafik förslår Trafikverket trygga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar framförallt vid större bytespunkter med många resenärer (exempelvis vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter) samt möjlighet att ta med cykel vid resa med buss eller tåg. Detta är bra förslag.

Trafikverket föreslår att forskning och innovation om aktiv mobilitet, inklusive gång och cykel, behöver stärkas och planförslaget omfattar också medel till detta.

Utöver förslag till åtgärder för ökad och säker cykling hade vi önskat att ökad och säker gång hade lyfts i ännu större utsträckning, även om det finns inkluderat i olika avsnitt. Mycket av gåendet förekommer i tätorter och på kommunala vägar, men sker även på och utefter statliga vägar. Gång främjas av en ökad satsning på kollektivtrafiken, men det är mycket viktigt att göra trafiksäkra lösningar som inte slås samman med cykelsatsningar (gång och cykel ska betraktas som skilda trafikslag) och det är vidare speciellt viktigt att ta hänsyn till personer med olika slags funktionsnedsättningar.

### **Avslutning**

I detta ärende har generalsekreterare Marie Nordén beslutat. Trafiksäkerhetsansvarig Susanne Gustafsson har varit föredragande.



Marie Nordén

Generalsekreterare NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande