

vag@transportstyrelsen.se

Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler). (TSF 2024–46)

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

STR fokuserar i detta svar på förslagen på regelverk avseende vägar och gator.

STR menar principiellt att det är bra för folkhälsan att plats säkerställs för gång och cykel i bebyggda miljöer. Dock måste även trafiksäkerhet vägas in så att den samlade effekten blir positiv. *(I sammanhanget vill påpeka att elsparkcykeln varken gynnar folkhälsa eller trafiksäkerhet).* En åldrande befolkning och det faktum att krockvåldet får allvarigare konsekvenser med ökad ålder, gör att för att gång- och cykeltrafiken ska kunna öka utan att trafiksäkerheten och den totala folkhälsan försämras, krävs insatser som går bortom enbart vägbyggande. EU-projektet *Fitness to drive* pekar tex. på att mobilitet är viktig för äldres hälsa av sociala skäl, men att pga. ökade risker på gång och cykelbanor, sker transport idag säkrast i bil.

STR instämmer i Transportstyrelsens slutsats på sid 2 att *"Det behövs ytterligare åtgärder insatser för öka trafiksäkerhet"* för att nå etappmålet om max 133 döda i trafiken 2030. I det avseendet är naturligtvis vägars egenskapskrav en central faktor, men det är inte den enda faktorn som påverkar trafiksäkerheten och möjligheten att nå mål och delmål i nollvisionsarbetet.

STR instämmer definitivt i att *"...det kan vara svårt att intuitivt veta hur man ska förhålla sig som trafikant"* (sid 3) då väglösningar ser olika ut på olika platser i landet då ansvaret för utformning är delegerat. STR:s erfarenhet är att det principiellt krävs betydligt mer information, utbildning och attitydpåverkan som komplement till förändringar i regelverk och ny teknik. Annars riskerar dessa investeringar i infrastruktur inte få avsedd eller direkt motsatt verkan. Drygt 3000 trafiklärare bevitnar dagligen trafikincidenter pga. att trafikregler misstolkas och osäkerhet uppstår, inte bara hos körkortselever utan hos alla trafikanter. Den alltmer komplexa trafikmiljön, alltmer tekniskt komplicerade fordon (med lägre grad av standardisering) och den stora variationen fordon och blandtrafik i tätorter, gör sammantaget att vägplanering är en viktig faktor, men det går inte bara att bygga bort trafikproblem och man kan inte förutsätta att trafikanter förstår regelverk men man skulle kunna öka medvetenheten och därigenom påverka olycksutvecklingen för bl.a. oskyddade trafikanter vilket kräver kunskaps- och attitydpåverkande insatser.

Kommentar

STR har tagit del av förslaget och anser principiellt att:

- en huvudregel bör vara att cykelbanor som korsar vägar, endast ska kunna ske med signalreglering.
- "cykelöverfart" respektive "cykelpassage" måste utformas på ett sätt så att det aldrig råder tvivel om vilka regler som gäller. Även ett barn utan trafikantutbildning måste kunna förstå skillnaden (om det överhuvudtaget måste finnas två varianter).
- busshållplatser ska planeras och placeras så att övergångsställen alltid ska placeras efter busshållplatsen (dvs. bakom bussen i bussens färdriktning).
- vid vänstersväng på landsväg ska det vara möjligt att "tömma av" trafiken som kommer bakifrån.
- om möjligt bör chikaner byggas för att få ner hastigheter i tätorter, bl.a. då vi får allt fler snabbare (och tystare) fordon i stadsmiljö.
- begreppen "väg" respektive "gång- eller cykelbana" måste hållas isär så att det inte uppstår oklarheter.
- de föreslagna minimimåtten för enkelriktade cykelbanor (0,75 m) respektive dubbelriktad gång- och cykelbana (1,8 m) är snålt tilltagna (ex en normal last cykel, vilket blir alltmer populärt, har en bredd á 90 cm) och innebär att det finns små marginaler för enskilda trafikanters misstag.
- minimibredden på en väg får inte vara så smal att det inte ska gå att köra om cyklist.
- en väg inte får byggas så smal och/eller med kanter, vilket begränsar framkomligheten negativt för bussar, t.ex. två bussar som behöver mötas.

I takt med att trafikarbete och komplexiteten ökar krävs en ökad förmåga hos trafikanter att samsas med övriga trafikanter och för detta krävs kunskap, förståelse och rätt attityd. Detta är såväl vi praktiker som forskare överens om är nödvändigt.

STR menar därför avslutningsvis att rent principiellt måste staten ta ett större ansvar för kunskaps- och attitydpåverkande insatser för att uppnå förbättrad trafiksäkerhet i såväl stadsmiljö som glesbygd i hela landet.

Landskrona den 10 januari 2025

Med vänlig hälsning
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund



Maria Stenman
Förbundsordförande