

## Nr 14

**Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner om åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken, m. m.**

**Motionerna**

I motionen 1972:38 av herr Torwald m. fl. (c, fp) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att frågan om cykel- och mopedtrafikens säkerhet och framkomlighet blir föremål för utredning.

I motionen 1972:524 av herr Gustafson i Göteborg m. fl. (fp, s, c, m) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en utredning med syfte att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken.

**Remissyttrandena**

Över motionerna har yttrande inhämtats från statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk och Svenska kommunförbundet samt Cykel- och mopedfrämjandet. Se bilaga till detta betänkande.

**Utskottet**

Statens vägverk finner det angeläget att bättre förutsättningar skapas för att cyklister och mopedister säkert och bekvämt skall kunna förflytta sig. Numera vidtas emellertid enligt verket i samband med nybebyggelse långtgående åtgärder för att skilja cykeltrafiken från biltrafiken. Det är i det äldre väg- och gatunätet som problemen kvarstår. Frågan om säkerhet och bekvämlighet för cykel- och mopedtrafiken kommer därför att intimt hänga samman med de trafiksäkerhetsåtgärder som blir allt angelägnare att genomföra i befintliga bebyggelseområden. På uppdrag av kommunikationsdepartementet pågår inom den s. k. Scaft-gruppen en försöksverksamhet och ett utvecklingsarbete som rör trafiksäkerhet. I samverkan med planverket, trafiksäkerhetsverket och vägverket arbetar för närvarande Scaft-gruppen med anvisningar som avses utmynna i riktlinjer för trafiksäkerhet. Då åtgärder som syftar till att förbättra trafikförhållandena för cyklister och mopedister ingår som en naturlig del av olika trafiksäkerhetsåtgärder och knappast kan ses fristående från övriga åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerhet och miljö hänvisar vägverket till pågående utvecklings- och anvisningsarbete inom trafiksäkerhetsområdet. Motionärernas förslag om särskild utredning beträffande åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för cykel- och mopedtrafiken bör därför enligt vägverkets mening inte nu föranleda någon åtgärd från riksdagen.

Statens trafiksäkerhetsverk anser att cykel- och mopedtrafiken bör

ägnas ökad uppmärksamhet i trafikplaneringen. I vilken utsträckning förbättringar för dessa trafikantgrupper kan genomföras i befintliga bebyggelseområden beror på — förutom tillgängliga medel — i vilken omfattning man skall satsa medel på särskilda leder, planskilda korsningar etc. för cyklister och mopedister i konkurrens med andra nödvändiga väg- och gatubyggnader. En utredning vore av värde för att skapa bättre underlag för dessa bedömanden. Trafiksäkerhetsverket vill därför tillstyrka motionärernas förslag.

Svenska kommunförbundet samt Cykel- och mopedfrämjandet delar motionärernas uppfattning om det angelägna i att trafikmiljön för cyklister förbättras. Kommunförbundet hänvisar emellertid endast till det utredningsarbete som bedrivs av Scaft-gruppen. Cykel- och mopedfrämjandet instämmer helt i nödvändigheten av snara åtgärder till förbättring av trafikförhållandena för cyklisterna.

Utskottet vill för sin del erinra om att 1963 års riksdag i anledning av väckta motioner prövade frågan om en utredning för att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken. Allmänna beredningsutskottet tillstyrkte i sitt utlåtande (1963:40) en sådan utredning i syfte att klarlägga de samhällsekonomiska vinster som står att vinna på en ur cyklismens synpunkt bättre planering av samhällen och vägbyggnader. Riksdagen fattade sedermera beslut i enlighet med utskottets förslag (rskr 1963:939). Som följd härav uppdrogs åt vägplaneutredningen att även taga härmed sammanhängande spörsmål under övervägande.

Vägplaneutredningen synes dock ej ha ägnat cykeltrafiken den ingående behandling som avsågs med 1963 års riksdagsbeslut. Den betydelsefulla frågan i vilken utsträckning förekomsten av särskilda anordningar (cykelbanor, cykelvägar, cykelfält) påverkar användningen av cykel för resor till skola, arbetsplats, butik och rekreationsområden nämnes endast i en bilaga till utredningens betänkande. Härvid konstateras helt kort att material saknas, som kan belysa effekten av t. ex. införande eller borttagande av cykelbanor, samt framhålles att med hänsyn till de många faktorer som kan tänkas påverka cykelutnyttjandet omfattande undersökningar krävs för att klarlägga detta problem.

Vid sin redovisning av utredningens förslag har vederbörande departementschef i årets statsverksproposition anført att cykel- och gångtrafiken närmast kan ses som alternativ till biltrafiken, främst på korta avstånd. Med hänsyn till den förhållandevis stora andelen cyklister av de vid trafikolyckor i tätorter dödade och skadade trafikanterna och till den under senare år ökade användningen av cyklar finns det enligt departementschefen all anledning att ha uppmärksamheten riktad på åtgärder som kan vidtas för att underlätta framkomligheten för cykeltrafiken och samtidigt sänka trafikolycksnivån för denna trafikantkategori.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till vad departementschefen sålunda anført. Som ovan berörts krävs dock i betydelsefulla avseenden omfattande undersökningar på området. Dessa undersökningar liksom överväganden och bedömningar i övrigt finner utskottet bäst kunna ske inom ramen för en utredning. En sådan utredning borde enligt

motionärerna som en utgångspunkt ha det uppdrag som finns inneslutet redan i riksdagsbeslutet hösten 1963, nämligen att klarlägga de samhälls-ekonomiska vinster som står att vinna på en från cyklismens synpunkt bättre planering av samhällen och vägbyggnader. Utöver de faktorer som då nämndes har på senare år tillkommit angelägenheten att reducera biltrafiken i tätorternas centralkärnor. I fråga om trafikplanering och trafiksanering kan, som motionärerna framhåller, det arbete som utförs vid institutionen för statsbyggnad vid Chalmers Tekniska högskola i Göteborg (Scaft-gruppen) och i arbetsgruppen för upprättandet av gatunormer utgöra ett värdefullt material för utredningen.

På grund av det anförda och med hänsyn till att den av riksdagen år 1963 gjorda framställningen om en utredning ännu ej lett till åsyftat resultat finner utskottet en närmare utredning av frågan nu böra komma till stånd.

Utskottet hemställer

att riksdagen i anledning av motionen 1972:38 och med bifall till motionen 1972:524 hos Kungl. Maj:t begär en utredning med syfte att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken.

Stockholm den 8 september 1972

På trafikutskottets vägnar:

SVEN GUSTAFSON

*Närvarande:* herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Rosqvist (s), Lindberg (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Torwald (c) och fröken Hörlén (fp).

**Yttranden över motionerna 1972:38 och 1972:524****Statens vägverk (12.4.1972)**

Många av tätorterna i landet har avståndsrelationer som gör cykeln och mopeden till ett utmärkt forskaffningsmedel, i varje fall under sommarhalvåret. Även om kunskapen om cykel- och mopedtrafikens omfattning är ofullständig kan på basis av vissa punktstudier konstateras att i särskilt mindre och medelstora tätorter sker ett tämligen stort antal förflyttningar med cykel och moped. Cykelandelen av totala antalet förflyttningar i landet torde ligga omkring 10 å 20 procent och för bostads-arbetsresor är andelen högre. Under sommarhalvåret torde sålunda enligt vad som framkommit i några nyligen företagna resvaneundersökningar ca 25 % av svenska folket företa sina arbetsresor med cykel. För vissa mindre och medelstora orter, t ex Sandviken, Oxelösund och Skoghäll, har betydligt högre andelar noterats.

Benägenheten att använda bil ökar emellertid i alla tätortsstorlekar och det gäller även för förflyttningar mellan 2 och 5 km där cykeltrafiken varit ett dominerande förflyttningssätt. Detta sammanhänger med ett ökat bilinnehav men kan också förklaras av att framkomligheten för cyklister försämrats och att cyklisten vid intensivare biltrafik upplever ökade risker för trafikolyckor. Sådana tendenser kan klart urskiljas i de största tätorterna. Antalet cyklister är förhållandevis ringa i Stockholmsområdet och särskilt gäller detta innerstaden. Även i Göteborg pekar olika undersökningar på att andelen cyklister är få. Svårigheten att som cyklist ta sig fram i den täta storstadstrafiken är säkert i hög grad bidragande härtill även om långa avstånd i storstadsområdet gör att cykeln också av det skälet blir ett mindre intressant alternativ.

Bland cykeltrafikanterna kan urskiljas olika huvudgrupper, dels skol- och förskolbarn vilka väsentligen håller sig i bostadens närhet dels trafikanter som med cykel förflyttar sig till arbetsplatser, inköpsställen, institutioner etc och därvid rör sig över ett större tätortsområde och dels en snabbt tillväxande grupp som använder cykeln för nöjes- och rekreationsändamål. För en säker och bekväm förflyttning är naturligtvis en separering från biltrafiken önskvärd för alla dessa grupper. Olycksstatistiken visar att i tätorter är olycksriskerna för cykel- och mopedtrafikanterna stora. I förhållande till utfört trafikarbete är cykel- och mopedtrafikanterna den mest utsatta för olycksfall. Bland skolbarn mellan 7 och 14 år är cykelolyckorna den vanligaste typen av trafikolyckor.

I nya bostadsområden planeras numera vanligen cykelvägar skilda från biltrafiken. Ofta följer de gångvägnät. Scaft 68, planverkets och vägverkets riktlinjer för ett trafiksäkert stadsbyggande har spelat en viktig roll för denna utveckling. Inom nyexploateringsområden har separerade cykelvägar verksamt bidragit till att göra cykelåkningen säkrare och bekvämare. Av olika skäl blandas vanligen inte mopedtrafiken med cykel-

och gångtrafiken inom bostadsområdet utan hänvisas till lokalgatunätet med begränsad biltrafik. Från säkerhetssynpunkt torde en sådan trafikutformning dock vara tillfyllest. Ekonomiska restriktioner har lagt hinder i vägen för utbyggande av separata mopednät.

Cykel- och mopedtrafiken har emellertid målpunkter belägna utanför det egna bostadsområdet. Olika undersökningar antyder att flertalet olyckor i vilka cyklister och mopedister är inblandade inträffat på större huvudvägar som binder samman olika tätortsdelar. Särskilt många olyckor inträffar i samband med manövrer i väg- och gatukorsningar. All erfarenhet tyder på att cykel- och mopedtrafik separerad från den intensiva och snabba biltrafik som går fram på dessa leder ökar trafiksäkerheten väsentligt. Flertalet infartsleder som byggs i dag kompletteras med särskilda cykelbanor. Dessa bör ingå i ett sammanhängande system av cykel- och mopedvägar i tätorten med uppgift att förmedla trafik mellan olika stadsdelar. I flertalet tätorter finns emellertid många luckor i ett sådant system. Det är också förenat med betydande problem att i befintlig bebyggelse och utefter utbyggda trafikleder finna utrymme att bygga särskilda cykelbanor.

I befintligt gatunät vanligen i tätortens kärna men också i vissa sk halvgamla bostadsområden är det med hänsyn till knapphet på gatuutrymme ofta inte möjligt att upplåta ytor som exklusivt skall utnyttjas av cykel- och mopedtrafiken. Möjligheten att i dessa områden skapa goda förutsättningar för cyklister och mopedister hänger i hög grad samman med trafiksaneringsåtgärder i området. Cykeltrafiken hänvisas till gånggator, bussgator och lokalgator med små biltrafikmängder, medan mopedtrafiken hänvisas väsentligen till bilvägar med begränsad trafik. Genom en sådan systematisering av olika gator inom ett saneringsområde till ett sammanhängande system för cykel- och mopedtrafiken som dessutom på lämpligt sätt är knutet till tidigare nämnda överordnade cykel- och mopednät kan cyklister och mopedister erbjudas både säkrare och bekvämare färdvägar än i det blandtrafiksystem som i dag finns i de flesta äldre bebyggelseområden.

Vägverket finner det sålunda angeläget att bättre förutsättningar skapas för att cyklister och mopedister skall säkert och bekvämt kunna förflytta sig. Sådana åtgärder bör verksamt bidra till att hålla biltrafiken i tätortens centrala delar inom hanterliga gränser. Av vad som ovan framgått vidtas numera i samband med nybebyggelse långtgående åtgärder för att skilja cykeltrafiken från biltrafiken, det gäller såväl inom nya bebyggelseområden som vid utbyggande av infartsleder. Alla undersökningar som rör cykeltrafikolyckor pekar på att det är i det äldre nätet problemen kvarstår. Frågan om säkerhet och bekvämlighet för cykel- och mopedtrafiken kommer därför intimt att hänga samman med de trafiksaneringsåtgärder som blir allt angelägnare att genomföra i befintliga bebyggelseområden.

På uppdrag av kommunikationsdepartementet pågår inom forskargruppen Scaft en försöksverksamhet och utvecklingsarbete som rör trafiksanering. I samverkan med planverket, trafiksäkerhetsverket och

vägverket arbetar för närvarande Scaft-gruppen med anvisningsskrivande som avses utmytna i riktlinjer för trafiksanering. Då åtgärder som syftar till att förbättra trafikförhållandena för cyklister och mopedister ingår som en naturlig del av olika trafiksaneringsåtgärder och knappast kan ses fristående från övriga åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerhet och miljö vill vägverket hänvisa till pågående utvecklings- och anvisningsarbete inom trafiksaneringsområdet. Motionärernas förslag om särskild utredning om åtgärder att skapa bättre förutsättningar för cykel- och mopedtrafiken bör enligt vägverkets mening inte nu föranleda någon åtgärd från riksdagen.

#### **Statens trafiksäkerhetsverk (14.4.1972)**

Med hänsyn till att cyklister och mopedister är oskyddade trafikanter som är utsatta för stora olycksrisker i trafiken vill trafiksäkerhetsverket instämma med motionärerna att det är angeläget att cykel- och mopedtrafiken ägnas ökad uppmärksamhet i trafikplaneringen.

I fråga om hur sådana förbättringar skall åstadkommas har genom forskning på olika håll framkommit erfarenheter som numera tillämpas vid planering av nya bebyggelseområden liksom vid sanering av äldre sådana områden.

I vilken utsträckning förbättringar för cykel- och mopedtrafiken kan genomföras i befintliga bebyggelseområden torde i huvudsak bero på tillgången på härför tillgängliga medel men också på att det kan vara svårt att avgöra i vilken omfattning man skall satsa medel på att åstadkomma särskilda leder, planskilda korsningar etc för cyklister och mopedister i konkurrens med andra nödvändiga väg- och gatubyggnader. Detta inte minst med tanke på att det här rör sig om trafikantgrupper som i större utsträckning utnyttjar dessa särskilda leder endast 6–8 månader per år. Med hänsyn härtill skulle det vara av värde om man genom en utredning skulle kunna få bättre underlag för dessa bedömanden.

Under återopande av det anförda vill trafiksäkerhetsverket tillstyrka bifall till motionärernas förslag att cykel- och mopedtrafikens säkerhet och framkomlighet blir föremål för särskild utredning.

#### **Svenska kommunförbundet (21.4.1972)**

Styrelsen delar motionärernas uppfattning i det angelägna att trafikmiljön för cyklister förbättras. Genom trafiksanerande åtgärder bör så vitt möjligt cykeltrafik separeras från övrig trafik. Emedan en dylik förbättring av trafikmiljön i befintliga tätbebyggelseområden ofta måste ske genom reducering av biltrafiken – tex genom att vissa gator i stadskärnor reserveras för cykel- och kollektivtrafik – kan, enligt styrelsens mening, frågan om en förbättring av cyklisternas trafikmiljö inte utredas separat. De av motionärerna aktualiserade frågeställningarna bör – i den mån så inte redan skett – beaktas i det utredningsarbete som bedrivs i den s k SCAFT-gruppen under kommunikationsdepartementets ledning.

Det utredningsarbete som bedrivs inom bl a SCAFT-gruppen leder till att kunskapen ständigt ökar beträffande hur trafikmiljön genom olika åtgärder kan förbättras. Emellertid krävs inte endast kunskap utan även ekonomiska resurser om en förbättrad trafikmiljö skall kunna åstadkommas. Styrelsen har med beklagande måst konstatera att kommunerna i ökad utsträckning tvingats finansiera gatu- och väghållningen med kommunalskattemedel beroende på bristande statsbidragstilldelning. Kommunernas totala nettoutgifter – således efter avdrag för statsbidrag och övriga inkomster – för byggande och underhåll av gator och vägar, gatuförvaltningens administration samt offentlig renhållning uppgår nu till över 1 miljard kronor årligen. Härtill kommer mycket betydande kostnader för gatubyggande inom exploateringsområden med därtill hörande trafikleder, vilka gatubyggnadskostnader i ökad utsträckning drabbar de boende eller kommunerna i den mån de senare inte får sina exploateringskostnader täckta. Kommunerna har i åtskilliga fall och i betydande utsträckning nödgats täcka underskott på exploateringsverksamheten med skattemedel. Enligt styrelsens mening utgör den bristande statsbidragstilldelningen i dag det största hindret för åstadkommandet av en bättre trafikmiljö i våra tätorter.

#### **Cykel- och mopedfrämjandet (14.4.1972)**

Båda motionerna avslutas med en hemställan till riksdagen att hos Kungl. Maj:t begära en utredning i frågan.

CMF vill i anslutning till den argumentering, som förekommer i motionerna, helt instämma i nödvändigheten av snara åtgärder till förbättring av trafikförhållandena för cyklisterna. Motion nr 38 åberopar också riksdagens beslut år 1963 om utredning av de samhällsekonomiska vinster, som stod att uppnå på en ur cyklismens synpunkt bättre planering av samhällen och vägbyggnader. Tyvärr saknas väl ännu mera avläsbara resultat av detta riksdagens beslut.

I en PM från Statens Planverk av den 3/5 1971 avseende Bebyggelseplanering och trafiksäkerhet kan följande citeras:

”En strävan efter åtskillnad mellan den hårda biltrafiken och den mjuka gång- och cykeltrafiken måste betraktas som en självklarhet i planeringsarbetet . . . Av största vikt är således att man ser över hela gång- och cykeltrafiksystemet i tätorten och verkligen bemödar sig om att skapa ett sammanhängande och kontinuerligt system. Konfliktpunkterna mellan kör- och gång- och cykeltrafiken bör särskilt omsorgsfullt studeras för att förebygga och helst eliminera konflikter. Om inte en sådan medveten planering för de oskyddade trafikantgrupperna kommer till stånd, torde den ogynnsamma olycksutveckling som nu kan iakttas inte kunna brytas.”

Det är sålunda otvetydigt, att såväl riksdagen – genom t. ex. beslutet av år 1963 – och statliga organ är medvetna om nödvändigheten av radikala åtgärder för att förbättra cyklisternas situation. Vad som i dag erfordras, är en tillämpning av såväl tankegångar som riktlinjer, som

finnes utstakade.

Vad som nu är angeläget, är att snabba åtgärder kommer till stånd inom ramen för de samhällsekonomiska resurser, som kan ställas till förfogande. Enligt CMF:s mening måste insatser för höjande av trafik-säkerheten för de stora skaror-medborgare, som i dag väljer cykeln som ett fortskaffningsmedel vara en god samhällsekonomisk investering.

CMF vill därför dels föreslå att en viss procent, förslagsvis 10 % av de årliga statliga väganslagen dirigeras för separering av cyklisterna från den snabba biltrafiken, och dels ansluta sig till andemeningen i den framställning, som kommer till uttryck i de båda nämnda motionerna.