

Nr 778

av herr Sven Gustafson i Göteborg
om åtgärder för att främja cykeltrafiken.

Nu börjar det på allvar gå upp för trafikplanerare att cykeln i framtiden kommer att bli ett transportmedel som kräver särskilda åtgärder i trafikpolitiken. Under 1960-talets utredningsarbete utgick man från att cykeln huvudsakligen skulle användas av barn och av sådana som ville ha motion och idka friluftsliv. Därför fick cykeltrafiken inte tillbörlig plats i vägplaneutredningar etc.

Man utgick då från statistiken beträffande 1950-talet under vilket den årliga cykelförsäljningen gick ned från ca 280 000 till ca 125 000. Tvärtemot alla prognoser visade cykelförsäljningen dock en kraftig ökning under 1960-talet. Industrins utredningsinstitut hade räknat med en ökning från 1964 till 1975 från 230 000 till 250 000 per år, men redan år 1971 hade siffran stigit till 400 000.

Riksdagen beslöt år 1972 med anledning av motioner att begära utredning i syfte att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken. Kungl. Maj:t uppdrog i januari 1973 åt statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk att gemensamt och i samråd med statens planverk utföra den av riksdagen begärda utredningen.

Hittills har utredningsarbetet begränsats till ett avsnitt i en i statens planverk pågående utredning om nya planeringsriktlinjer för utformning av trafiknät. Avsikten är att utarbeta riktlinjer som är mer allmängiltiga och tar hänsyn till fler faktorer än de tidigare. I utredningen skall studeras trafiknäten såväl i äldre som i nyplanerade områden. En utgångspunkt för utredningen bör enligt direktiven vara att föreslå åtgärder som stimulerar gång- och cykeltrafiken.

Utan tvivel kommer denna utredning inom planverket att bli mycket värdefull, men enligt min uppfattning täcker den inte hela det område som riksdagsbeslutet avsåg. Inte heller kommer den att ta upp de åtgärder som blir nödvändiga på kort sikt för att förbättra villkoren för cykeltrafiken.

Häpnadsväckande utveckling

Sedan riksdagen fattade sitt beslut år 1972 har en häpnadsväckande utveckling ägt rum på cykeltrafikens område. Det gäller inte bara i vårt land där cykelförsäljningen nu under den akuta energikrisen varit fyra gånger större än normalt. Den är inte heller begränsad till den mera kortsiktiga energibristen. Tydligast framträder den i USA, där cykeln ända till för några år sedan nästan var ett museiföremål. Barn använde visserligen cyklar, liksom några sportfantaster, men cykeln var inte något

för vanligt folk.

I oktober månad förra året meddelades i en officiell publikation i USA att det år 1972 såldes 13 miljoner cyklar i USA. Det är mer än det totala antalet sålda bilar under samma år. Under det att cykelförsäljningen tidigare varit liten och till 90 % gått till barn och ungdom, såldes nu hälften av cyklarna till vuxna. Denna sensationella uppgift var försedd med följande kommentar:

Ännu har emellertid cykeln inte blivit en integrerad del i trafikplaneringen, särskilt för det växande antal människor som använder cykeln för arbetsresor. Här måste nya initiativ tas för att möta det ökande intresset för cykeltrafik från allmänhetens sida. Det behövs mer cykelbanor och reserverade körfält för cyklar, trafiksäkerhetsåtgärder för cyklisterna m. m. Cyklisterna har samma rättigheter och behov och samna ansvar som den som använder bil, buss, tåg, lastbil eller flyg.

Kraftfulla åtgärder nödvändiga

Även om vissa åtgärder vidtagits i Sverige, är vi i vårt land långt ifrån den målsättning som angivits för USA i detta uttalande. En av anledningarna till detta är att det inte funnits någon samlad bedömning av de samhällsekonomiska vinster som kan uppnås genom en ökad övergång till cykeltrafik. 1972 års riksdagsbeslut innefattade en begäran om en utredning på denna punkt, men detta har ännu inte beaktats.

När trafikledsprojekt planeras finns ofta cykelbanor med i början av planeringsarbetet. Vid de prutningar som görs försvinner ibland cykelbanorna, eftersom beslutsfattarna ännu inte hunnit anpassa sig till den snabba utvecklingen i fråga om cykeltrafiken.

Även om den akuta bränslekrisen löses på ett tillfredsställande sätt, kommer på lång sikt energisnåla transportmedel att få konkurrensfördelar, och i detta hänseende hävdar sig cykeln synnerligen väl. Därtill kommer de miljösynpunkter som ständigt vinner i styrka och som talar för en ökad cykeltrafik inte minst i städernas centrala delar.

Mot denna bakgrund måste man konstatera att samhället inte är anpassat för cykeltrafik. Låt mig endast ta ett exempel. I den akuta bensinbristens tid är många resenärer hänvisade till busstrafiken. Emellertid går bussen i regel inte ända fram till resmålet. Därför vore en kombination av buss- och cykelfärd naturlig. Men bussar levereras nu inte med anordningar för att transportera cyklar, och på äldre bussar har man tagit bort dessa anordningar med motivering att de försvårar tvättningen av bussarna. En begäran om att man nu skulle återinföra denna möjlighet har avvisats. Även på tåg finns mycket begränsade möjligheter att få med cyklar och i de fall då detta tillåts är kostnaderna nästan prohibitivt höga.

Trots många svårigheter har under senare år byggts särskilda anordningar för cykeltrafik (cykelbanor, cykelvägar, cykelfält), men statsbidragsbestämmelserna är så utformade att bidrag endast utgår om dessa cykelbanor har en anslutning till en trafikled. Om den av vissa skäl går ett par hundra meter från trafikleden, utgår inte statsbidrag. Inte heller utgår

statsbidrag till andra cykelbanor i annan form än att AMS kan ge bidrag. Enligt min uppfattning bör statsbidragsbestämmelserna omarbetas för att bättre tillgodose cykeltrafikens behov.

Särskilda bekymmer har bestämmelserna om förbud för cyklisters deltagande i filkörning (förbud mot vänstersväng) orsakat bland cyklisterna i landet. Denna bestämmelse är avsedd att träda i kraft den 1 maj i år. Trafiksäkerhetsverket har emellertid i skrivelse av den 4 januari i år till Kungl. Maj:t anmält att det inte syns möjligt att införa denna regel redan den 1 maj 1974. Samtidigt har man angivit kostnaderna för ett genomförande av regeln, som enligt Cykel- och mopedfrämjandet troligen är den mest cykelfientliga regeln i svensk trafikhistoria, till ca 13 miljoner kronor. Jag har i annat sammanhang tagit upp denna fråga i riksdagen. Enligt min uppfattning skulle denna regel förvisa cykeln till ett andra rangens transportmedel. Det är därför nödvändigt att denna regel aldrig träder i kraft utan att i stället åtgärder vidtas för att tillvarata cyklisternas intressen i stadstrafiken.

Av det som jag här anfört framgår att det arbete som nu utförs i statens planverk i samarbete med vägverket och trafiksäkerhetsverket inte täcker hela det område som avsågs i 1972 års riksdagsbeslut och att arbetsgruppen inte har de resurser som behövs för att utan dröjsmål ta upp de frågor som aktualiserats av de energiproblem som uppstår även på längre sikt. Arbetsgruppen bör därför reorganiseras, få fasta direktiv och ett sekretariat som odelat kan ägna sig åt denna uppgift. Den bör få i uppdrag att ge förslag också på kortsiktiga åtgärder för att förbättra cykeltrafikens villkor.

Jag får därför hemställa

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att cykelns roll i trafikpolitiken närmare utreds i enlighet med vad som anförts i denna motion och att utredningen får i uppdrag att också föreslå åtgärder som på kort sikt kan förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken.

Stockholm den 25 januari 1974

SVEN GUSTAFSON (fp)
i Göteborg