

Motion till riksdagen

1988/89:T351

av Anders Nilsson m.fl. (s)

En ökad cykeltrafik

Cykelintresset har ökat under en lång följd av år. Det kan konstateras på flera sätt.

Ett ökat antal människor använder cykeln för resor till och från arbetet. Det har främjats av samhällsinsatser för att anlägga fler cykelleder i och i anslutning till tätorterna.

Cykeln är ett utmärkt redskap för motion. De stora deltagarsiffrorna i motionslopp av varierande längd är ett exempel på detta. Ett annat område där cykeln i ökad utsträckning används är för rekreation och turism. Denna utveckling har stimulerats av att ett stort antal leder erbjuds på olika håll i landet. Flera frivilliga organisationer har medverkat härtill. Ett exempel är Sverigeleden, som skapats av Svenska cykelsällskapet.

Denna utveckling är glädjande av många skäl. Det är bra ur folkhälsosynpunkt, av miljöskäl och med hänsyn till de sociala synpunkter på turism- och rekreation som riksdagen vid flera tillfällen poängterat.

I årets budgetproposition anvisas 20 miljoner för statliga bidrag till byggande av cykelleder. Dessa medel fördelas mellan länen och ges efter beslut av länsstyrelsen i respektive län som 50-procentiga bidrag. Vi anser att varje län fritt bör få fördela det anslag som gäller för respektive län och själva avgöra hur stora procentsatser som skall gälla för planerade cykelleder. Flera kommuner, företrädesvis de mindre kommunerna, tvingas tyvärr att avstå från att öppna cykelleder på grund av ekonomiska skäl. Många gånger kan det vara byggandet av cykelleder som är av länsintresse. Andra kommuner mottar bidraget för leder som är så angelägna att de sannolikt skulle komma till stånd även utan bidrag eller med en betydligt lägre bidragsprocent. Bedömningen av storleken av bidraget bör med fördel kunna göras av länsstyrelsen.

En förändring av bidragsreglerna som vi här skisserat står även i samklang med strävandena att flytta beslut från centrala organ till regionala och lokala myndigheter.

Det behövs en bättre skyltning av cykelleder. Skyltning och vägvisning är i huvudsak anpassad för bilister. Det gäller i synnerhet genomfarter i större tätortsområden. För turisten på cykel kan det ofta vara svårt att finna den bästa genomfarten i en större ort. Den skyltning som finns ger oftast vägledning till centrum och till olika bostadsområden.

Möjligheterna att medföra cykel på de kollektiva transportmedlen är otillräckliga. Under högsäsong vill SJ ha två dygn på sig att frakta cykeln. På vissa express- och långfärdsbussar får resenären inte ta med cykel till skillnad

från annan fritidsutrustning, exempelvis en golfbag eller skidor. Möjligheterna att medföra cykel på lokaltrafik är också begränsade, även om försök görs på vissa orter.

Mot. 1988/89
T351

För utvecklingen av rekreation och turism per cykel är det synnerligen angeläget att det blir lättare och enklare att ta med cykeln på den kollektiva trafiken. Det är exempelvis orimligt att cykelturisten som vill förflytta sig med tåg något eller några tiotal mil för att därifrån fortsätta cykelturen skall behöva vänta upp till två dygn på detta.

De problem och åtgärder som vi beskrivit ovan kan sannolikt lösas inom ramen för befintlig verksamhet och utan extra anslag. Vad som erfordras är förståelse för cyklistens behov och önskemål, och god vilja.

Vi anser också att det är synnerligen betydelsefullt att ansvariga offentliga organ samarbetar med de frivilliga organisationer som arbetar för bättre förutsättningar för cykelåkande. De har hittills gjort mycket stora insatser, inte minst genom att ta initiativ till alla cykelleder som i dag finns i vårt land.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrade förutsättningar för ökad cykeltrafik.

Stockholm den 25 januari 1989

Anders Nilsson (s)

Jan Fransson (s)

Birgitta Johansson (s)

Kjell Nordström (s)