

# Motion till riksdagen

1989/90:T342

av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

Främjande av cykeltrafiken

---

## Bakgrund

Cykla är det mest energieffektiva sättet för människan att ta sig fram. Det är dessutom nyttigt och befrämjar folkhälsan. Det orsakar inga skadliga utsläpp.

Cykeln är egentligen det enda demokratiska transportmedlet som alla i hela världen skulle kunna använda utan att vi skulle kvävas. Ivan Illich har sagt "att alla som reser fortare än cyklisten reser på någons bekostnad". Formuleringen är kanske något tillspetsad men visst ligger det mycket i den. Dessutom är ju faktiskt inte bilistens hastighet särskilt hög (se tabell).

---

bil i blandad trafik	15–25 km/h
cykel	10–14 km/h
buss i blandad trafik	10–15 km/h
gående	4 km/h
buss i separat bussfil	35–45 km/h

---

Källa: Worldwatchpaper 90, Worldwatch Institute

Ivan Illich har dessutom räknat ut att den genomsnittlige amerikanen tillbringar fyra av sina 16 vakna timmar med att köra sin bil eller tjäna pengar till den. Därav följer att medelhastigheten räknad på total nedlagd tid blir ganska låg. Så egentligen så håller inte resonemanget med tidsvinst heller.

Utrymmesmässigt är cykeln flerfalt bättre samhällsanpassad än bilen både när det gäller trafik och när det gäller parkering.

Olyckor som endast involverar cyklar och fotgängare har sällan allvarliga konsekvenser, medan olyckor involverande en bil som endera eller bägge parter vanligen orsakar dyrbara materialskador och ofta allvarliga personskador.

Med ovanstående bakgrund borde det vara en självklar strävan hos både stat och kommun att uppmuntra och underlätta cyklandet. Cyklandet är ur samhällsekonomisk synpunkt det bästa transportmedlet på kortare sträckor.

## Cyklisternas trafiksituation

Vi har alla som cyklister upplevt hur samhället idag ofta rutinmässigt men mycket påtagligt låter maskinens villkor gå före människans. Biltrafiken ges

prioritet före gångtrafikanter och cyklister. Cyklisten och långtradaren står vid samma skylt som säger "Förbud mot infart" trots att den skylten tillkommit för att freda de boende från bullret av 10 tons lastbilar.

Tron på ett bilsamhälle har hunnit sätta djupa spår i samhällsplaneringen innan oljekriser och ekonomiska realiteter framtvungade en tillnyktring. När nu cykeln är på väg att få en renässans som transportfordon har visserligen en del gjorts för att råda bot på de värsta avigsidorna i den bilbetingade trafikplaneringen. Men 20 år är en lång tid av eftersläpning. En av de större svårigheterna är frånvaron av seriös cykelplanering som under denna tid lämnat ett kompetensvakuum. En annan är att redan gjorda investeringar i trafikapparaten varit av sådan omfattning att utrymmet för förändringar och nya initiativ blivit begränsade. Boverkets anvisningar "cykeln i stadens trafiknät" måste revideras så att den tillgodoser cykelns roll i den framtida staden.

Vi behöver fredade stråk för dem som vill begagna cykeln för att ta sig till jobbet, affären eller skolan. Vi behöver en anpassning av signalsystem och gatubeläggningar till cyklistens villkor. Vi behöver en översyn av trafikbestämmelserna som tar hänsyn till cyklisternas behov när det gäller parkering, förvaring och transport av cyklar. Vissa kommuner har en utmärkt cykelplanering men andra ingen alls. Vi vill därför göra cykelplaner obligatoriska för alla kommuner. Cykelplanerna skall innehålla utbyggnadsprogram av cykelbanor och andra åtgärder som kan öka cyklandet samt förbättra cyklistens villkor. Miljöpartiet de gröna vill öka det statliga anslaget till cykelbanor från 20 Mkr till 200 Mkr (se vår trafikpolitiska motion). Detta anslag ingår i anslaget Bidrag till länstrafikanläggningar. Regeringen kommer i februari med sitt budgetförslag i detta avseende, vilket innebär att vi först då kommer att ange vad hela Länstrafikanslaget skall belöpa på.

## Trafikregler

Trafikljus och signaler är anpassade i första hand för motortrafiken. Cykeln som transportmedel blir härigenom lätt diskriminerad. Dess inneboende kapacitet för snabba förflyttningar i städerna kan inte utnyttjas i den utsträckning som skulle vara möjligt. När inte cykelns fördelar tas tillvara får den mindre lockelse som konkurrent till bilen även i de fall där den borde vara ett klart överlägset transportmedel. Många cyklister upplever detta som ologiskt och omotiverat och sätter sig följaktligen över många av de trafikregler som i själva verket har tillkommit på grund av motortrafikens villkor men som gäller generellt för alla trafikanter. Miljöpartiet de gröna anser att trafikreglerna måste anpassas till cyklisterna så att till exempel cykling mot enkelriktad trafik och högersväg mot rött ljus tillåts.

## Cykeln som komplement till andra transportmedel

Cykelns egenskaper som transportmedel kommer bäst till sin rätt på kortare sträckor: upp till någon eller ett par mil. Vid förflyttning över längre sträckor har bil, båt, buss ett tveklöst försteg. Men cykeln går väl att kombinera med dessa transportmedel. Kombinationsformer bil-cykel och kollektivtrafik-cykel måste också underlättas.

Det enda tekniska villkoret för att utnyttja bil och cykel i kombination är ett bra cykeltransportställ. Sådana finns men härutöver krävs bilparkeringar på lämpligt avstånd från tätorternas centrum.

Det krävs förbättrade möjligheter att ta med cykel på kollektiva transportmedel. På passagerarfartyg och färjor finns inga problem. Det är inom kollektivtrafiken på land som problemen finns. Cykeltransport på järnväg är dyrt – väsentligt dyrare i Sverige än i jämförbara länder, speciellt vid korta transporter. Det är viktigt att man kan ta med cykel på samma tåg som man själv åker: däremot kan cyklisten oftast själv lasta sitt fordon på tåget. Att som nu enbart kunde sända cyklar som resgodis är ineffektivt. På flyg och bussar är det så gott som omöjligt att ta med cykeln. Om cykeln skall bli ett reellt alternativ måste samutnyttjande mellan de olika transportslagen vara möjligt. Bussar måste därför förses med cykeltransportställ så att de kan medföra cyklar.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar öka anslaget till cykelbanor till 200 000 000 kr. enligt vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ändringar i vägmärkesförordningen och vägtrafikkungörelsen enligt vad som anförts i motionen.  
[att riksdagen hos regeringen begär förslag om obligatoriska cykelplaner i kommunerna enligt vad som anförts i motionen<sup>1</sup>],  
[att riksdagen hos regeringen begär att boverket reviderar anvisningarna "Cykeln i stadens trafiknät" enligt vad som anförts i motionen<sup>1</sup>],
3. att riksdagen hos regeringen begär att SJ skall underlätta och förbilliga transport av cyklar enligt vad som anförts i motionen,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att cyklar skall kunna medföras på bussar i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 24 januari 1990

*Claes Roxbergh (mp)*

*Roy Ottosson (mp)*

*Kjell Dahlström (mp)*

*Lars Norberg (mp)*

*Gösta Lyngå (mp)*

*Anita Stenberg (mp)*

*Eva Goës (mp)*

<sup>1</sup> 1989/90:Bo538