Nr 524

av herr Gustafson i Göteborg m. fl.
om åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken.

I slutet av 1950-talet visade cykelförsäljningen i Sverige en markant nedgång. År 1951 såldes 280 000 nya cyklar i vårt land. Motsvarande siffra var år 1959 endast 125 000. Man började ganska allmänt inrikta sig på att cykeln skulle få en i så hög grad minskad användning som transportmedel att man inte skulle behöva ta särskilt stor hänsyn till cyklarna vid trafikplanering o. d.

I den av Industrins utredningsinstitut år 1967 framlagda prognosen över resekonsumtionens utveckling fram till år 1975 förutsågs att cykelförsäljningen endast skulle öka i takt med befolkningsökningen.

Verkligheten blev en helt annan. Redan 1964, som var utgångspunkten för ovannämnda beräkningar, såldes 230 000 cyklar. Enligt prognosen skulle försäljningen år 1975 utgöra ca 250 000. År 1970 hade emellertid försäljningen stigit till 460 000. Även under 1971 såldes trots konjunkturavmattningen över 400 000 nya cyklar.

Denna helt oväntade utveckling har ställt alla tidigare kalkyler på huvudet och bör enligt vår mening föranleda en grundlig översyn av cyklismens roll i vårt samhälle och av de åtgärder som behövs för att skapa bättre förutsättningar för densamma.

Det finns många skäl till den stora ökningen av cyklister. De senaste årens motionskampanjer har klargjort cykelåkningens stora värde från hälsosynpunkt. Trafikträngseln i tätorterna har skapat behov av smidigare trafikmedel.

Inom stora grupper har cykeln kommit att symbolisera kravet på en sundare livsstil. Detta har uttryckts av Erik Sandström på följande sätt: "Att cykla är inte bara ett sätt att färdas. Det är mer än så. Det är en livsstil, en filosofi, ett sätt att leva, en stillsam protest mot maskinkulturens överdrifter och avarter." Det är sådana tankegångar som ligger bakom de krav som organisationen Alternativ stad och andra grupper för fram.

Tyvärr har den ökade cyklismen medfört en stark ökning av antalet trafikolycksfall som drabbat cyklister. I tätorterna är cyklister och gångtrafikanter de hårdast drabbade kategorierna trafikanter. Till stor del beror detta på att trafikplaneringen ej tagit tillräcklig hänsyn till cykeltrafiken.

Riksdagen beslöt år 1963 att i anledning av en fyrpartimotion anhålla att Kungl. Maj:t måtte tillsätta en utredning som skulle klarlägga de samhällsekonomiska vinster som står att vinna på en från cyklismens synpunkt bättre planering av samhällen och vägbyggnader, däri inberäknat vinsten av ökad trafiksäkerhet och minskade sjukvårdskostnader.

I direktiven för den år 1964 tillsatta vägplaneutredningen angavs att utredningen även torde ta spörsmålet om en för cykeltrafik bättre anpassad planering av gator och vägar under övervägande.

Även om cykelförsäljningen ökade under de år som vägplaneutredningen arbetade, vilket också noterats i betänkandet, utgick man i stort sett från en stagnerande utveckling. I en undersökning, som låg till grund för utredningens ställningstagande och som redovisas i en bilaga till betänkandet, säges att det visserligen synes troligt att cykeltrafiken kan komma att minska ytterligare i många tätorter, åtminstone i relation till biltrafiken, men att den knappast kommer att försvinna helt. I undersökningen tillägges att för resor upp till ca 3 à 5 km inom tätort tycks dock cykeln utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ.

Mot bakgrunden av en allmänt utbredd pessimism i fråga om cykeltrafikens utveckling och med tanke på den synnerligen omfattande och komplicerade uppgift som vägplaneutredningen hade sig förelagd är det naturligt att utredningen inte kunde ägna cykeltrafiken någon större uppmärksamhet.

Utredningen anför dock i fråga om flertalet mindre och medelstora tätorter: "Där bör dock cykel- och gångtrafiken liksom hittills kunna utgöra ett komplement eller alternativ till biltrafiken, främst på korta avstånd. Detta ställer emellertid krav på en omsorgsfull planering av cykel- och gångtrafiksystemet."

Under remissbehandlingen framhöll trafiksäkerhetsverket och Cykel- och mopedfrämjandet att cyklister och mopedister måste ägnas en betydligt större uppmärksamhet i trafikplaneringen. Trafiksäkerhetsverket tillägger att eftersom cyklister och fotgängare enligt olycksstatistiken är de värst drabbade bör de rena lönsamhetsprinciperna här få stå tillbaka för trafiksäkerhetssynpunkterna.

I årets statsverksproposition redovisar departementschefen en mycket positiv inställning till cykeltrafiken. Han säger 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 all anledning att ha uppmärksamheten riktad på åtgärder som kan vidtas för att underlätta framkomligheten för cykeltrafiken och samtidigt sänka trafikolycksnivån för denna trafikantkategori."

Det enligt vår uppfattning effektivaste sättet att rikta uppmärksamheten på denna fråga är att tillsätta en utredning med syfte att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken. En sådan utredning borde som en utgångspunkt ha det uppdrag som finns inneslutet redan i riksdagsbeslutet hösten 1963, nämligen att klarlägga de samhällsekonomiska vinster som står att vinna i detta sammanhang. Utöver de faktorer som då nämndes har på senare år tillkommit angelägenheten att reducera biltrafiken i tätorternas centralkärnor. I fråga om trafikplanering och trafiksanering kommer det arbete som utförts vid institutionen för

stadsbyggnad vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg och i arbetsgruppen för upprättandet av gatunormer att utgöra ett värdefullt material för utredningen.

Det finns mellan 3 och 4 miljoner cyklister i vårt land. När den tidigare pessimismen beträffande cykeltrafikens utveckling i vårt land nu visat sig vara oberättigad bör de frågor som gäller denna stora trafikantgrupp bli föremål för en särskild utredning.

Med stöd av det anförda får vi hemställa

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en utredning med syfte att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken.

Stockholm den 24 januari 1972

SVEN GUSTAFSON (fp)
i Göteborg

ESSEN LINDAHL (s) JOHANNES ANTONSSON (c)

STAFFAN BURENSTAM LINDER (m)