

Nr 73

Av herr **Lindahl m. fl.**, om en för cykeltrafik bättre anpassad planering av gator och vägar.

(Lika lydande med motion nr 63 i Första kammaren)

Bilen har för ett snabbt växande antal medborgare kommit att få stor betydelse som medel för ett rikare liv med stimulerande möjligheter till resor och annan rekreation.

Denna bilismens utomordentligt snabba utveckling har dock lett till mycket stora samhälleliga investeringar inom stads- och vägbyggnadsområdet, samtidigt som olycksfallsutvecklingen belastar sjukvården på ett allvarligt sätt. Då det torde vara helt orealistiskt att tro, att stads- och vägplaneringen kommer att kunna hålla jämna steg med bilismens fortsatta utveckling, måste det vara en klok samhällsekonomi att främja en alternativ fordonsgrupp, nämligen cyklisterna, som har betydligt mindre krav på trafikinvesteringar. Flera av dessa fördelar gäller även mopeden.

Genom bristen på parkeringsplatser och stor svårframkomlighet i den tätande biltrafiken, samtidigt som behovet av en hälsobefrämjande avkoppling mot alltför mycket bilsittande blivit alltmera framträdande, har cykelförsäljningen ökat på ett iögonenfallande sätt. I billandet framför andra, USA, har cykelförsäljningen visat en markant stegring enligt följande: 1951 såldes 1 964 000 cyklar, 1955 2 952 000, 1960 3 779 000 och 1962 4 175 000, den sista siffran ett absolut rekord. I Sverige är inte utvecklingen identisk, men efter ett botteläge år 1958 med 123 000 försålda cyklar har försäljningen därefter ökat varje år till 1962 med drygt 150 000 sålda cyklar. (Mopederna har därvid ej medräknats.)

Emellertid visar olycksfallsstatistiken att det är långt ifrån riskfritt att cykla i dagens trafik. Antalet dödade cyklister och mopedister (den sistnämnda gruppen har här medtagits, då enligt gällande bestämmelser mopeden jämställs med cykeln evad det gäller platsen i vägbanan) rör sig om storleksordningen 25—30 % av samtliga trafikdödade. All trafikexpertis är överens om att den väsentligaste möjligheten att minska antalet trafikolyckor är en differentiering av trafiken med skilda körbanor för den långsamgående tvåhjuliga och den snabbare fyrehjuliga trafiken.

Nedanstående tabell visar olycksfallskostnaderna för cyklister och mopedister år 1960. Man kan givetvis diskutera hur stor den nationalekonomiska förlusten är, då någon dödas eller invalidiseras i trafiken, men tillgäng-

liga utredningar pekar på siffror i enlighet med dem som framgår av tabellen. Man torde lugnt kunna påstå att siffran 150 miljoner i varje fall icke är för hög. Av Sveriges årliga trafikolycksfallskostnad (beräknad till ca 1 000 miljoner kronor) belastar alltså ca 15 % cyklister och mopedister.

Olyckskostnader, cyklister och mopeder, 1960

Dödade	298	×	100 000:—	=	29 800 000:—
Invalidiserade	300	×	250 000:—	=	75 000 000:—
Eljest svårt skadade	391	}	×	10 000:—	= 41 340 000:—
Lindrigt skadade ¹	3 743				
Endast egendomsskada ¹	6 600	×	1 000:—	=	6 600 000:—
					152 740 000:—

¹ Speciellt dessa siffror är för låga, eftersom de endast omfattar polisanmälda olyckor.

I många svenska städer har man svårigheter att få in bilarna till centrum på morgonen och att få ut dem på eftermiddagen. Cykeln är här ofta överlägsen bilen med en högre genomsnittshastighet, mindre parkeringsbehov — en bilplats motsvaras av plats för 10—16 cyklar — och mindre kostnader för den resande. Cykeln är också vid många svenska industrier det mest anlidade fordonet vid färd till och från arbetet. Vid en konsekvent genomförd generalplan är det möjligt att reservera vissa gator för cyklister och vissa gator för den fyrhjuliga trafiken.

Även vid utfartsvägar från tätorter och vid andra starkt trafikerade vägar är det ett krav ur trafiksäkerhets- och trivselsynpunkt att trafiken differentieras (däri inbegripet planskilda korsningar mellan t. ex. cykelväg och motorväg).

I Belgien t. ex. fastställdes redan 1949 ett program för cykelvägar, som innebär att icke en enda km ny väg bygges utan att den flankeras på vardera sidan av en cykelbana, skild från bilarnas körbana av en 2—3 meter bred remsa. I Holland har 62 % av vägarna (uppgift från 1957) cykelbanor. Enligt ett uttalande av den västtyske trafikministern Seebohm år 1960 ingår i den västtyska vägplanen under de närmaste 12 åren byggandet av 5 500 km cykelvägar (jämfört med byggandet av 4 700 km motorvägar!).

I Sverige tillämpar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den regeln, att medeldygnstrafiken per år måste uppgå till minst 500 cyklar och mopeder för att motivera byggandet av cykelbanor eller cykelvägar. Trots att siffran 500 är alltför högt tilltagen, finns det exempel på vägar med en dygnstrafik väsentligt högre och där ändå icke cykelbanor anlägges.

Det måste tyvärr konstateras att förståelsen för cykeln icke tillnärmelsevis kommit till uttryck i de senare årens trafikplaner i Sverige. Bilismen som en starkt expanderande maktfaktor har helt tilldragit sig all uppmärksamhet, vilket är förklarligt men ur många synpunkter ter sig otill-

fredsställande och olyckligt. Några planer i likhet med ovan nämnda kontinentalländers föreligger som bekant icke i Sverige. I den långsiktiga vägplanen, som presenterades här för något år sedan, förekom ju knappast ens en antydning om cykelns existens, trots att antalet cyklar i bruk kan uppskattas till storleksordningen 1,5—2 miljoner. Antalet mopeder utgör ca 750 000.

Sammantaget innebär det sagda ofrånkomligen att ett starkt samhälls-ekonomiskt intresse borde förefinnas för att öka möjligheterna att använda cykeln som fortskaffningsmedel såväl i som utanför tätorterna. Folkhälso-skäl talar också för ett höjande av allmänkonditionen, varvid cykelåkningen torde vara ett av de enklaste och billigaste medlen.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning i syfte att klarlägga de samhällsekonomiska vinster, som står att vinna på en ur cyklismens synpunkt bättre planering av samhällen och vägbyggnader, däri inberäknat vinsten av ökad trafiksäkerhet och minskade sjukvårdskostnader m. m.

Stockholm den 18 januari 1963

Essen Lindahl

Sven Ekström

Erik Tobé

Sven Hammarberg

Henry Allard

Hans Nordgren

Einar Gustafsson

i Kårby