

## Nr 40

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om en för cykeltrafik bättre anpassad planering av gator och vägar.*

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 63 av herr *Palm m. fl.* och II: 73 av herr *Lindahl m. fl.* hemställs, 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.

I motionerna framhålles, att cykelåkning är till fördel dels ur trafik- och dels ur hälsosynpunkt, men att man vid stads- och vägbyggnader icke tar tillräcklig hänsyn till cyklisternas behov. Av antalet trafikdödade torde 25 å 30 procent vara cyklister och mopedister. Olycksfallskostnaderna för dessa torde kunna beräknas till lägst 150 miljoner kronor om året.

För att minska riskerna måste det ordnas skilda körbanor för den långsamgående tvåhjuliga och den snabbare fyrehjuliga trafiken samt vissa gator reserveras för vardera trafiken. I motionerna hänvisas vidare till vad som gjorts eller planeras i andra länder såsom Belgien, Holland och Västtyskland.

Ett starkt samhällsekonomiskt intresse borde förefinnas för att öka möjligheterna att använda cykel, varjämte folkhälsoskäl talar för ökad cykelåkning för höjande av allmänkonditionen.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion II: 73.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Landskommunernas förbund, Svenska stadsförbundet, Svenska cykelförbundet och Cykel- och mopedfrämjandet.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför, att gång- och cykeltrafikanternas utsatta läge måste beaktas, vilket skett dels genom anordnande av särskilda gång- och cykelbanor på ställen med hög trafik och dels genom att denna trafik hänvisats till de utanför den egentliga körbanan belägna vägrenarna, vilka i ökad omfattning försetts med beläggning. För mindre starkt trafikerade vägar har dylika åtgärder av kostnadsskäl emellertid icke kunnat vidtagas. Styrelsen anser det icke antagligt, att cykeltrafiken framdeles

skulle komma att väsentligt öka och finner det icke försvarligt att nedlägga stora kostnader på särskilda trafikordningar som endast utnyttjas i ringa omfattning. En utbyggnad av separata cykelbanor måste komma att ske på bekostnad av en mängd andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Skilda körbanor skulle visserligen vara ett väsentligt medel mot olycksfallsriskerna men måste ses mot bakgrunden av de ekonomiska möjligheter som föreligger. En särskild utredning anser styrelsen icke erforderlig utan frågan kan tas upp vid uppföljandet av vägplanen.

*Statens trafiksäkerhetsråd* framhåller, att man kunnat konstatera en mindre nedgång av cykelolyckorna, som dock ofta är av allvarlig natur. Det är därför angeläget att man söker vidtaga alla tänkbara åtgärder för att skydda de nämnda trafikanterna. För att öka trafiksäkerheten har man vid samhällsplanering sökt nå trafikdifferentiering. Man har dock ännu ej tillräcklig kännedom om hur de praktiska åtgärderna bör utformas i detalj och om de ekonomiska konsekvenserna. På uppdrag av rådet har emellertid vid institutionen för stadsbyggnad vid Chalmers tekniska högskola påbörjats en undersökning rörande olika möjligheter att åstadkomma ökad trafiksäkerhet genom samhällsplanering. I avvaktan på resultaten av denna undersökning bör emellertid vissa åtgärder vidtagas för att skydda cyklister i trafiken såsom dirigering av denna trafik till och från industrier och skolor till vissa lämpliga gator och vägar. Det torde dock icke vara realistiskt att tänka sig att för landsbygden som helhet genomföra full trafikdifferentiering. Även andra åtgärder måste till såsom att cyklister före högersväng skulle åläggas att stanna sitt fordon och kontrollera att vägen vore fri. Ett mera funktionsdugligt baklyse på cyklar vore önskvärt. Rådet planerar vidare studier av effekten av olika slags vägbelysning.

Rådet anser att utredning bör kunna tills vidare anstå i avvaktan på den ovannämnda undersökningen.

*NTF* redogör för viss statistik, som visar, att väsentligt fler cyklister dödas eller skadas inom tätbebyggda områden, där särskilda cykelleder främst synes vara motiverade, varjämte antalet i trafikolyckor lindrigt skadade cyklister i dessa områden är betydligt större än antalet lindrigt skadade fotgängare. *NTF* tillstyrker därför utredning.

*Landskommunernas förbund* anser att cykeltrafikens omfattning motiverar, att den ägnas betydande uppmärksamhet vid samhälls- och vägplanering men anser icke att en utredning skulle kunna förväntas ge nytt och värdefullt material för den praktiska planeringen.

*Stadsförbundet* anser visserligen frågorna om samhällsplanering och trafiksäkerhet synnerligen betydelsefulla men hävdar att de bör ses i ett

vidare sammanhang, enär cyklismen endast är en delfråga i trafikproblemens stora komplex. Förbundet har tillstyrkt intensifierad trafiksäkerhetsforskning och ökat anslag till forskning om trafikproblemen och i detta vidare syfte har förbundet intet att erinra mot motionernas förslag om utredning.

*Cykelförbundet* tillstyrker utredning.

*Cykel- och mopedfrämjandet* anför, att cykeln — inbegripet mopeden — är utsatt för onödigt stora olycksfallsrisker, varigenom många avstår från detta praktiska fordon. En gynnsammare inställning från samhällets sida skulle medföra stora lättnader vid trafikplaneringen i många tätorter. Intresset för cykeln befinner sig i stigande i Sverige bl. a. som rekreationsmedel. Främjandet tillstyrker utredning.

### Utskottet

Enligt tillgängliga uppgifter om antalet trafikolyckor och deras följder är särskilt inom de tätbebyggda områdena cyklister och mopedister utsatta för stor olycksfallsrisk. Antalet vid trafikolyckor dödade eller skadade av denna kategori är de senaste åren större än såväl inom gruppen bilister som inom gruppen fotgängare trots att cykeltrafiken till sitt omfång är betydligt mindre.

Vilka kostnader dessa olyckor rent ekonomiskt åsamkar samhället och den enskilde kan visserligen ej mera exakt anges, men att kostnaderna är mycket betydande är ställt utom allt tvivel.

Enligt utskottets mening skulle det kunna medföra en mer eller mindre stark nedgång av antalet cykelolyckor, om en differentiering av trafiken kunde genomföras främst inom tätorterna och tillfartsvägarna till dessa på så sätt att cyklister kunde hänvisas till vägar och gator fria från biltrafik. En sådan differentiering synes dessutom medföra en bättre framkomlighet för båda trafikantgrupperna. Enligt trafiksäkerhetsrådets yttrande har man emellertid ännu ej tillräcklig kännedom om hur praktiska åtgärder lämpligen bör utformas i detalj och på vilket sätt de bör avvägas inbördes samt ej heller om de ekonomiska konsekvenserna av olika planlösningar och kombinationer av sådana lösningar. Institutionen för stadsbyggnad vid Chalmers tekniska högskola verkställer för rådets räkning en undersökning rörande olika möjligheter att åstadkomma ökad trafiksäkerhet genom samhällsplanering. Det bör emellertid enligt utskottets mening icke få stanna därvid. Denna undersökning bör föras vidare genom utredning i syfte att klarlägga om och på vilket sätt resultat av undersökningen kan omsättas i praktiken.

Vid frågans bedömande synes hänsyn böra tagas icke endast till att cykeln är ett billigt och smidigt fortskaffningsmedel utan också till att cykel-

åkning har ett stort värde från hälso- och rekreationssynpunkt icke minst för befolkningen i städer och tätorter. Härtill kommer att övergången till högertrafik sannolikt kommer att medföra vissa svårigheter just för cyklisterna — bland vilka det förekommer ett stort antal barn och äldre personer — varför åtgärder som kan medföra minskade olycksfallsrisker icke bör underlåtas.

Utskottet finner följaktligen många skäl tala för en utredning i syfte att 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 m. m.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen i anledning av de likalydande motionerna I: 63 och II: 73 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om tillsättande av den i motionerna begärda utredningen.

Stockholm den 19 november 1963

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

---

*Närvarande:* se under utlåtande nr 39.