

§ 11**Strategi för ökad cykling i Stockholms stad**

Yttrande till kommunstyrelsen

Beslut

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och översänder det som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Ärendet

Kommunstyrelsen har tagit fram en cykelstrategi för att stimulera ett ökat cyklande i Stockholm. Förvaltningen ser fördelar med att väghållaransvaret för det prioriterade cykelvägnätet överförs till Trafik- och renhållningsnämnden. Det finns en risk för en ojämn kvalitet på pendlingsstråken med dagens ansvarsfördelning, dels utifrån olika huvudmannaskap vad gäller driften men även utifrån att cykelvägar på parkmark inte omfattas av cykelmiljarden. Stadsdelarna har därför inte möjlighet att prioritera en höjning av kvaliteten på cykelvägar på parkmark motsvarande den som kan genomföras av trafikkontor

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande från 21 mars 2014.

Dnr 74-2014-1.5.1

Förslag till beslut

Abit Dundar m.fl. (FP), Lars Svärd m.fl. (M), Hans Tjernström (C), Eva Fagerhem m.fl. (S) och tjänstgörande ersättaren Kerstin Tholin (V) föreslog att nämnden skulle ställa sig bakom förvaltningens förslag.

Jessica Jormtun m.fl. (MP) lade fram ett förslag och föreslog att nämnden skulle ställa sig bakom det.

Ordföranden förklarade överläggningen avslutad.

Beslutsgång

Ordföranden ställde förslagen mot varandra och fann att nämnden ställde sig bakom förvaltningens förslag.

Reservation

Jessica Jormtun m.fl. (MP) reserverade sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Forts. nästa sida

Forts. § 11

”Att överlämna följande som remissyttrande till kommunstyrelsen.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen i rätt riktning. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Vi anser dock att målen är för låga. Staden har goda förutsättningar att nå högre. Inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet vill vi därför ange till följande.

- Att minst 20 procent av arbets- och studiependlingen i staden ska ske med cykel senast 2020.
- Att minst 30 procent av persontransporterna ska ske med cykel senast 2020.
- Att risken att bli dödad eller svårt skadad som cyklist ska minska med 50 procent till år 2020. På lång sikt ska staden självklart ha en nollvision.
- Att minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Utöver de egenskaper som är listade i strategin är det även viktigt att följa cykelplanens bredder för cykelvägar och att se till att underhållet av cykelnätet är bra året om. Detta är viktigt för såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.”

Särskilt uttalande

Kerstin Tholin (V) anmälde ett särskilt uttalande.

”En forskningssammanställning gjord av professor Pia Björklid, Stockholms universitet och som finns på Trafikverkets webbplats, www.trafikverket.se, visar bland annat att färre barn skadas i trafiken, vilket är mycket positivt. Men utvecklingen har en baksida, nämligen den att barnens rörelsefrihet har förändrats. I trafikerade områden föredrar föräldrarna att begränsa rörelsefriheten för att skydda barnen mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Den ökande bilismen har begränsat rörelsefriheten framförallt när det gäller barnens lekområden, skolvägar och fritidsvägar.

Forts. nästa sida

Forts. § 11

Trafiksäkerheten för barn måste beaktas i ett helhetsperspektiv. Att miljön ska vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräcklig. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och utemiljön är också deras utvecklingsmiljö.

Riskerna för en så kallad negativ anpassning måste uppmärksammas. Den kan innebära att vårdnadshavare och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda bilen även för kortare sträckor.

Risken finns att man satsar på individuella åtgärder i form av kampanjer och trafikträning istället för trafikmiljöåtgärder fast det är belagt att det senare har den största effekten på trafiksäkerhetsarbetet.

Barn utvecklas genom att få påverka och ta ansvar för det som berör dem själva vilket också framförs i FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) artikel 12. Barn och unga måste få bli mer delaktiga i det som gäller deras grannskap. Ett första steg till medinflytande vid förändring av den egna miljön är att besitta kunskap om det man vill påverka. Även barns rätt till lek, artikel 31 och barns rätt till att 'åtnjuta bästa uppnåeliga hälsa', artikel 24 framhålls i barnkonventionen.

Att försöka förändra barns beteende har varit huvudsyftet i många kampanjer. Studier visar att beteendeträning inte ger förutsägbara effekter på barns trafiksäkerhet. Att utveckla beteendemodifikation hos bilförare har inte heller slagit så väl ut, de förändrar inte sitt beteende när barn leker på trottoaren eller på en gångväg nära vägen. Trafiksäkerhetsundervisningen borde därför inriktas mot bilförare snarare än mot barnen. Då vuxna har visat sig svåra att påverka återstår bara en strategi – och det är att förändra trafikmiljön. Den främsta åtgärden är att separera barn och bilar.

Vänsterpartiet drar av ovanstående följande slutsatser av betydelse för en strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

- Minska bilismen i Stockholms innerstad,
 - Genomför trafiksäkerhetsprogram för elever i skolan men ha en realistisk syn på effekten,
 - Låt barn och unga vara delaktiga i utformningen av sin närmiljö vilket innebär större ansvarstagande för det egna beteendet,
 - Trafikplanera så att barn och biltrafik separeras.”
-