

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

Svar på remiss från kommunstyrelsen

BESLUT

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till strategi för ökad cykling i Stockholms stad.

Ärendet

Kommunstyrelsen har utarbetat ett förslag till cykelstrategi på uppdrag av kommunfullmäktige. Strategins främsta syfte är att styra stadens arbete med cykelfrämjande åtgärder. Det övergripande målet är att öka andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Strategin fokuserar på alla cyklister. Trafik- och renhållningsnämnden föreslås få ansvar för cykelplanens pendlingsnät i dess helhet.

Förvaltningen uppskattar att det tydligt framgår att strategin gäller alla cyklister. Förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av pendlingsnätet på parkmark är vi något tveksamma till. Fler entreprenörer på parkmark leder inte nödvändigtvis till att driften blir bättre. I övrigt anser förvaltningen att förslaget är bra.

Förvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat 2014-03-19.

Dnr 1.5.1-96/2014

Förslag till beslut

Ordföranden Lars Jilmstad m fl (M) yrkade att nämnden skulle bifalla förvaltningens förslag.

Mariana Moreira Duarte m fl (MP) yrkade att nämnden skulle i huvudsak bifalla förvaltningens förslag och lade därutöver fram ett eget förslag. I detta instämde Lars Bäck (V).

Beslutsgång

Ordföranden ställde yrkandena mot varandra och fann att nämnden hade beslutat enligt förvaltningens förslag.

Lars Bäck (V) anmälde ett särskilt uttalande.

Reservation

Mariana Moreira Duarte m fl (MP) och Lars Bäck (V)

1. Stadsdelsnämnden godkänner i huvudsak förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till strategi för ökad cykling i Stockholm Stad.
2. Nämnden vill se högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet.
3. Nämnden anför i övrigt följande.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att

kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och 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 ska istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020.
- Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredder för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

Vi anser inte heller att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften över pendlingsnätet på parkmarkerna. Vi anser att trafik- och renhållningsnämnden bör prioritera de uppgifter de idag innehar innan de utökas.

Särskilt uttalande

Lars Bäck (V)

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.

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.

Risken 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.