

## § 29

### Strategi för ökad cykling i Stockholm stad

*Svar på remiss från kommunstyrelsen, 000049/2014.*

#### Beslut

Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
--

#### Ärendet

Förvaltning redovisade ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 6 mars 2014, dnr 1.6.1–625/2014.

Kommunstyrelsen har bett ett antal instanser i staden att yttra sig över ”Strategi för ökad cykling i Stockholm stad” däribland utbildningsnämnden. Förvaltningen lämnar här i detta ärende förslag till yttrande i frågan. Ökat användande av cykel, i relation till passivt åkande, ger förutsättningar för en ökad folkhälsa och en bättre miljö. När det gäller att cykla till skolan så rekommenderas i skolorna cykling från och med årskurs 6. Vid planering av framtida områden är det av vikt att inte bara planera för till gatan parallella cykelbanor utan om möjligt även för friliggande cykelvägar med ordentligt avstånd från trafikerade gator. Det är också viktigt att skolgården får en väl tilltagen yta så att cykeluppställning kan rymmas.

#### Ärendets beredning

Ärendet är berett inom administrativa avdelningen i samverkan med grundskoleavdelningen.

#### Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningen föreslår utbildningsnämnden att besluta följande:

Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

#### Yrkande

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag.

Ledamoten Per Olsson (MP) framlade ett eget förslag till beslut och yrkade bifall till detta.

#### Beslutsgång

Ordföranden ställde yrkandena mot varandra och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med hennes yrkande.

#### Reservation

Per Olsson m.fl. (MP) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag:

att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut.  
att tillägga följande:

Strategin för ökad cykling i Stockholm är välkommen. En grön stad utgår från de som går, cyklar och reser kollektivt. Vi behöver anpassa Stockholm så att det blir lättare, säkrare och billigare att transportera sig klimatsmart och hållbart.

Vi vill dock att strategin för ökad cykling i Stockholm ska vara mer ambitiös. I strategin är ett av målen att stärka stadens cykelvarumärke och målet formuleras som ”bilden av Stockholm som en cykelstad i världsklass skall etableras och stärkas”. Fokus borde i första hand ligga på att förbättra och underlätta möjligheterna för att använda cykeln som transportmedel och därefter kan Stockholm få det varumärke som staden förtjänar.

Plats för cykel- och kollektivtrafik behöver prioriteras framför byggandet av nya stora, kostsamma och orimliga vägprojekt. Det är dock inte bara en säker trafikmiljö som behövs. Det räcker inte med att ha en avskild säker cykelbana på Tranebergsbron när det innebär att en cyklar i en ljudnivå som är under all kritik. Biltrafiken behöver minska.

En stor del av resorna med bil är korta. Inom utbildningsnämndens ansvarsområde pekas det av strategin ut att uppmuntra cykling till skolan. Det är bra. Alla skolor bör dessutom ha en bilfri zon i anslutning till entrén och omkring alla skolor ska lågfartzon gälla. Alla grundskolor ska ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan. Det är en aspekt som utbildningsnämnden behöver beakta inför byggandet och uppförande av skolverksamhet på nya platser.

I strategin står det att nämnden ska utbilda elever i trafikkunskap. Det bör rimligen finnas cykelundervisning i alla grundskolor men som då skolan i samarbete med till exempel polisen kan tänkas vara bäst lämpade att hålla i.

Det framhålls i strategin att Sisab ska se till att skolans personal har goda möjligheter att duscha och byta om. Sisab ska också utforma bra och säkra cykelparkeringar. Det är viktigt att anställda inom utbildningsnämndens område gynnas av att cykla.

Slutligen så vill vi se högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet. Vi vill att strategi för ökad cykling i Stockholm ska ha som mål att år 2020 ska: 20 % av arbets- och studiependlingen ske med cykel, 30 % av antalet

persontransporter ske med cykel, risken att dödas eller skadas ska minska med 50 % (med nollvision som mål) och minst 90 % av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken.

En cykelstad är en stad som är mycket bättre ur ett barnperspektiv, än en stad som domineras av bilar.

#### **Särskilt uttalande**

Marina Gunnmo Grönros m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

En forskningssammanställning gjord av professor Pia Björklid, Stockholms universitet och som finns på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://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 lekrområden, 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.

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.

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.