



§ 13

Strategi för ökad cykling i Stockholms stad

Beslut

Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen.

Ärendet

Det övergripande målet för stadens strategi för ökad cykling är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Strategin fokuserar inte enbart på pendlingscyklister utan på alla cyklister. Två huvudprinciper finns för strategin för ökad cykling. Bygg ut och utveckla kvaliteten i infrastrukturen i allt från övergripande stråk till utformning av detaljer. Vidare att arbeta med en övergripande sammanhållen kommunikation där den utbyggda infrastrukturen är fundamentet.

Ärendets beredning

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 27 mars 2014. Dnr 1.5.3.-131-2014.

Förslag till beslut

Ordföranden Bo Sundin m.fl. (M) samt ledamoten Burhan Yildiz (FP) yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Ledamoten Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP) yrkade bifall till miljöpartiets förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordföranden ställde de olika förslagen mot varandra och fann att nämnden antagit förvaltningens förslag till beslut.

Reservation

Ledamoten Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag till beslut enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut. Vi är positiva till strategin för ökad cykling. Förvaltningen har bra synpunkter.

Att därutöver anföra att

Vi vill gärna se att det finns cykelverkstäder t ex vid tågstationer, gärna sociala företag, där man kan lämna in sin cykel under dagen. Det finns i Storbritannien. Vi vill också gärna se cykelpumpar på lämpliga ställen utmed lederna.



Det är viktigt att lederna har en tydlig och konsekvent skyltning så att man kan orientera sig i områden där man normalt inte brukar cykla. Det är också viktigt att man tydligt leder om cykeltrafiken när byggnads- eller rör arbeten pågår. Krav på detta borde ingå i upphandlingar. Nu sätts det plötsligt upp staket utan hänvisning.

När det gäller cykellederna i Rinkeby-Kista området finns det en sak som är värd att påpekas. En cykelled kommer från Bromsten, följer en liten bit gång och cykelvägen mellan Hjulsta-Tensta-Rinkeby och Spånga som nu är markerad med blå färg. Därefter viker leden av mellan Tensta och Rinkeby vidare över Järvafältet till Kista. Det betyder att det är två olika aktörer som har hand om den mycket cykeltrafikerade vägen mellan Hjulsta och norrgående leden från Spånga via på Kistas sydöstra sida. Med tanke på att det under långa perioder är snö och is och att röjningen hittills skötts vid mycket olika tidpunkter när flera entreprenörer är inblandade så oroar vi oss för att det kan vara farligt för cyklister som kommer från Hjulsta genom Rinkeby när en bit av vägen på mitten sköts av Trafik och renhållningsnämnden och resten av förvaltningen. En bit kan vara sandad och skrapad, sen kommer det en annan bit som inte är åtgärdad. Kanske det vore klokt om trafik och renhållningsnämnden tog hand om den nu blåmarkerade sträckan också. Det är många som cyklar den vägen till nästa led.

Särskilt uttalande I

Ordföranden Bo Sundin m.fl. (M) samt ledamoten Burhan Yildiz (FP) anmälde ett särskilt uttalande.

För Stockholm i allmänhet och Rinkeby-Kista i synnerhet ska fortsätta vara en cykelstad bör tillgängligheten stärkas ytterligare. Järvafältet är stort, vackert och på många sätt fantastiskt. I framtiden vill vi se ett Järvafält som är mer tillgängligt för cykeln, och därmed medborgarna. En bra cykelstad behöver ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetstarkt cykelvägnät. För att öka cykelns attraktions- och konkurrenskraft genomförs en historisk satsning på cykelinfrastrukturen i Stockholm inom ramen för cykelmiljarden. Vår ambition är att alla cyklister ska ta sig fram på ett effektivt och säkert sätt överallt i staden.

I Järva satsar vi stort på cykling för att fler ska välja cykeln som ett självklart transportmedel. En av de viktigaste åtgärderna i detta arbete har varit att förbättra cykelvägnätet. Fokus i Järvas cykelstrategi ligger i att öka framkomligheten samt nätet fortsätter att kopplas till viktiga målpunkter i staden och i kranskommuner.



Vi erbjuder cykelkurser för vuxna Järvabor som vill lära sig att cykla. Utöver det erbjuder vi en rad cykelaktiviteter och låncyklar finns tillgängliga på cykelstationer. Potentialen är mycket stort för ökad cykling i Järvaområdet.

Särskilt uttalande 2

Ledamoten Kerstin Aggefors m.fl. (S) anmälde ett särskilt uttalande.

Det ställs stora krav om man vill förbättra möjligheterna att använda cykeln mera som dagligt transportmedel. Det behövs en ambitionshöjning. Det måste finnas ett bra samarbete mellan kommunerna för att få enkla pendlingsstråk till och från Järva att fungera.

I vårt område har vi speciella problem. Det pågår en massa vägarbeten överallt och de kommer att fortsätta under flera år. Cykelvägarna ändras och saknar tydliga hänvisningsskyltar. Asfalten bryts upp där det ska läggas kablar och kan ha vassa kanter ena dagen och en omärkt grop för att sedan stå fylld med grov sprängsten i månader. Det kommer vi att få leva med en längre tid och man måste noggrant och ofta kontrollera hur cykelvägarna ser ut. Singelolyckor är ju de vanligaste cykelolyckorna. Byggarbetsplatserna gör att förändras från en dag till annan.

Många vägar som delas av cyklister och gångtrafikanter saknar markering av vilken sida av vägen respektive trafikanter ska hålla sig på. Det kan finnas en markering i början av vägen men vid korsningar eller anslutande vägar saknas markering. Ibland finns separata trafikljus för gående och cyklister som är svåra att upptäcka för bilister som har sina signaler på andra sidan övergångsstället. Trafikfarliga situationer uppstår.

Det behövs parkeringsmöjligheter som inte ligger i skymundan bakom en gavel utan väl synliga och så säkra som möjligt för stölder. Man ställer gärna cykeln så nära affären, bussen, arbetsplatsen, parken eller T-banan som möjligt för att kunna titta till den.

Snöröjningen men även sandsopning är ett stort problem som måste lösas för att få en bra situation för cyklister. Man röjer vid olika tider i stadsdelarna och man vet inte vad som möter utmed sträckan när man startar på en snöröjd del. Samordning och samarbete mellan stadsdelarna måste fungera. Grus som samlas under vintern blir slirigt och farligt på våren när snön smält bort. Fungerande cykeltrafik ställer en hel del krav men det ska inte behöva hindra att man framgångsrikt får många fler som pendlar per cykel till sina arbeten.



Särskilt uttalande 3

Tjänstgörande ersättaren Leo Ahmed (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.

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.



RINKEBY-KISTA STADSDELSNÄMND

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
10 APRIL 2014
BLAD 35

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.