

Bilaga 19:5 till kommunstyrelsens protokoll den 23 oktober 2002, § 9

PM 2002 RIII (Dnr 1848/02)

”Regionalt cykelprogram 2002-2006”

Remiss från Vägverket

Remisstid 25 september 2002

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta
att som svar på remissen (regionalt cykelprogram 2002-2006) överlämna
denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Vägverket har till Stockholms stad 30 maj 2002 översänt ett förslag till regionalt cykelprogram för yttrande, *bilaga*. Programmet redovisar två övergripande mål:

- ? Antalet dödade och svårt skadade cyklister ska minska till år 2007
- ? Cykeltrafikens andel av alla resor ska öka med 50 procent till år 2010

Remisser

Rapporten har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden. På grund av remisstiden är ärendet framskrivet på grundval av kontorsutlåtande från gatu- och fastighetskontoret.

Gatu- och fastighetskontoret tycker att det är bra att det tas fram ett regionalt cykelprogram. Det kan öka intresset för goda cykeltrafiklösningar och ytterligare förbättra samverkan inom och mellan länets kommuner.

Mina synpunkter

Jag anser att det är viktigt att det tas fram ett regionalt cykelprogram. Staden har satsat mycket på att bygga ut och förbättra cykelvägnätet, och jag anser att det är viktigt att länets olika delar binds samman i ett sammanhängande cykelvägnät.

Cykeltrafiken i Stockholm har ökat under hela 90-talet, i innerstadssnittet med ungefär 50%. Målet om att cykeltrafiken skall öka med ca 50% (från 5% till 8%) fram till år 2010 verkar enligt min bedömning rimligt. Stan och andra berörda instanser bör framöver ge särskild uppmärksamhet till barnens cykelvägar.

Jag vill starkt understryka vikten av att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter blir bättre, och att detta inte enbart är väghållarens ansvar. Olika typer av insatser måste göras; samarbetet med t.ex. frivilliga organisationer, polisen och andra berörda är i det sammanhanget mycket viktigt. Det finns också behov av information till cyklisterna själva om vilka regler och skyldigheter den som cyklar omfattas av.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta
att som svar på remissen (om regionalt cykelprogram) överlämna denna
promemoria.

Stockholm den 3 oktober 2002

STEN NORDIN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

ÄRENDET

Vägverket har till Stockholms stad 30 maj 2002 översänt ett förslag till regionalt cykelprogram för yttrande. Programmet redovisar två övergripande mål:

- ? Antalet dödade och svårt skadade cyklister ska minska till år 2007
- ? Cykeltrafikens andel av alla resor ska öka med 50 procent till år 2010

REMISSER

Rapporten har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, men är på grund av remisstiden framskrivet på grundval av gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande av den 14 augusti 2002 har i huvudsak följande lydelse.

Programmet som helhet

Kontoret tycker att det är bra att det tas fram ett regionalt cykelprogram. Det kan öka intresset för goda cykeltrafiklösningar och ytterligare förbättra samverkan inom och mellan länets kommuner. Programmet har en bra struktur med konkreta åtgärdsförslag.

Mål

Cykeltrafiken i Stockholm mätt i rullande 5-årsvärden har ökat kontinuerligt under 90-talet. I innerstadssnittet har ökningen varit ca 50 % och i Saltsjö-Mälarsnittet ca 100 %. Potentialen för cykelresor är stor eftersom ca hälften av alla resor i länet är kortare än 5 km. Målet att cykeltrafikens andel av resandet i länet ska öka med ca 50 % (från 5 % till 8 %) fram till år 2010 verkar rimligt.

För att antalet dödade och svårt skadade cyklister ska minska trots att cykeltrafiken ökar fordras kraftfulla åtgärder inte bara från väghållarna (vägverket och kommunerna). Olika typer av insatser måste göras av t ex NTF, cykelorganisationer, polis och skola. I programmets avsnitt om viktiga aktörer att samarbeta med saknar kontoret polisen och skolan.

Åtgärder

De fyra insatsområdena bör kompletteras med "fordonet" och samarbets-aktörer med cykeltillverkare. Cykelns delvis dåliga trafiksäkerhets-egenskaper diskuteras sällan. På grund av ekerhjul kan både last (påsar) och andra föremål (låsanordningar, generator, lösa föremål) lätt tränga in och orsaka tvärstopp med haveri som följd. Kläder och skosnören kan fastna i kedjan vilket kan orsaka omkullkörning. Styret är cykelns bredaste del och en touch från ett annat fordon eller föremål vid en alltför snäv manöver orsakar lätt en olycka. I vilken utsträckning kan säkrare cyklar minska antalet skadade cyklister?

Under insatsområdena *Kunskapsupplyggning* och *Cyklisten* bör finnas delprojekt som direkt syftar till dels bättre regelefterlevnad och dels ett bättre samspel mellan gående och cyklister.

Vid all kommunikation med trafikanterna - t ex via www.trafiken.nu , men även via lokalradion - bör cykeltrafiken behandlas som jämbördig med övrig fordonstrafik och kollektivtrafik. Det är ett sätt att markera och höja statusen på cykeln som transportfordon och inte enbart ett sport- och nöjesredskap. Men det ställer krav inte bara på vägverket utan även på övriga väghållare att leverera korrekt och fullständig information till radio, press och trafiken.nu.

Kontoret vill understryka att statsbidragen till cykelåtgärder är viktiga för att kunna hålla tidsramen för utbyggnad av cykelnätet.

Övriga synpunkter

Avsnittet ”vem cyklar?” innehåller intressant och viktig information. Den bör kommuniceras till alla trafikantkategorier för att öka förståelsen för att det är svårt att åstadkomma en säker och attraktiv cykelmiljö för alla. (sid 23)

Attraktiva cykelparkeringar är en viktig del i en framsynt cykelpolitik. Det måste dock framhållas att konkurrensen om tillgänglig mark är mycket stor t ex vid ytterstadens T-banestationer och vid vissa centrala lägen i innerstaden. Det är inte alltid möjligt att helt tillgodose behovet av cykelparkering. (sid 30)

Intressant är att konstatera att det är mindre risk att dödas eller skadas svårt som cyklist i stockholmsregionen än i övriga landet. Intressant vore också en jämförelse mellan riskerna för olika färdssätt. (sid 34)

Kontoret vill stryka under behovet att snarast se över trafiklagstiftningen gällande cyklister. Olika och komplicerade regler i korsningar och på cykelöverfarter är förvirrande och kan bidra till en sämre trafiksäkerhet.(sid 36)

SLUT