

## **Yttrande över motion av Raymond Wigg m fl (mp) om ett ökat cyklande i Stockholmsregionen**

I samrådsunderlaget för Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010 lyfts särskilt fram nyttan med och behovet av en regional struktur med ökad bebyggelsestäthet. En ökad täthet förbättrar förutsättningarna för ett ökat gång- och cykelresande och ett minskat bilberoende.

De i motionen framförda åtgärdsförslagen kan i princip sorteras in under tre huvudgrupper kopplade till:

- utveckling av cykelnät
- ökade kombinationsresemöjligheter
- informationsåtgärder.

### *Utveckling av cykelnät*

I det arbete med utvecklandet av regionala cykelstråk som Vägverket bedriver tillsammans med länets kommuner, SL, RTN och olika intresseorganisationer ingår såväl att skapa ett sammanhållet nät som en enhetlighet avseende skyltning m m. Utvecklandet av de lokala näten, med mer utvecklade tvär- och diagonalförbindelser samt med goda anslutningar till det övergripande regionala nätet, är dock en fråga för de enskilda kommunerna. Här ligger Stockholms kommun, med mer än hälften av länets arbetsplatser, långt framme med väl genomarbetade cykelplaner för såväl inner- som ytterstaden. Det är också i innerstaden man kunnat notera den största tillväxten i antalet cykelresor. Bland de utbyggnader som föreslås utgör annars just nya tvärförbindelser i kombination med en ökad grad av trafikseparering de dominerande åtgärderna. Stockholm har på sin hemsida både kart- och annan information om cykling.

### *Ökade kombinationsresemöjligheter*

Ett ökat kombinationsresande är önskvärt ur såväl klimat- som hälsosynpunkt. Vad gäller möjligheterna att ta med cykel på vissa tåg- och bussurer

FÖRSLAG TILL YTTRANDE  
2008-09-19

Bilaga 1  
Diarienummer:  
RTN 2008-0202  
LS 0804-0374

har SL nyligen initierat en ny sådan studie. Studien beräknas bli klar vid årsskiftet 2008/2009.

Vid den inventering som Vägverket gjorde tillsammans med Naturskyddsföreningen 2003 fanns cirka 14 000 cykelparkeringsplatser i anslutning till spårbunden SL-trafik. Generellt gäller att antalet platser skulle behöva öka i antal och inte minst standarden på desamma. Idag är cykelställen oftast placerade på gatumark och ordningen kring många stationer och hållplatser är inte den bästa. Det är kommunerna som ansvarar för såväl anläggande som drift och underhåll av cykelparkeringar. I de fall det blir aktuellt att utöka eller bygga en infartsparkering sker dock samråd med SL om behov och utformning också av cykelparkering. SL förordar i dessa sammanhang att cykelparkeringen placeras så nära stationen/hållplatsen som möjligt, att cykelställen utformas med möjlighet till fastlåsning av ramen, vilket är säkrare än enbart låsning av framhjul. Dessutom är det önskvärt att cyklarna kan stå under tak.

#### *Informationsåtgärder*

När det gäller olika slag av informationsåtgärder för en ökad och säkrare cykeltrafik och där landstinget är inblandat sker kontakterna företrädesvis genom SL som har ett aktivt samarbete med Vägverket avseende offentliga aktörers och näringslivets resor och transporter. I försäljningsarbetet gentemot företag lyfts särskilt miljö- och hälsoaspekterna fram, men också de ekonomiska fördelarna av ett minskat bilanvändande. De aktiviteter man bedriver syftar dels till att minska bilresandet till förmån för mer miljöanpassade transportsätt, dels till att få ett effektivare utnyttjande av vägnät och fordon.

SL bedriver också skolinformation via ett 30-tal skolinformatörer. Informationen, som i första hand riktar sig till mellanstadieelever, har fokus på trafiksäkerhetsfrågor.