

Trafikkontoret
Box 8311
104 20 Stockholm

Synpunkter på Cykelplan 2012

Kollektivtrafikant Stockholm tackar för tillfället att lämna synpunkter på remissversionen av Cykelplan 2012. Vi begränsar oss till det som är särskilt angeläget för vår organisation, nämligen kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel, men vill också avslutningsvis lämna några allmänna synpunkter.

Säkrare cykelparkeringar vid stationer och hållplatser

Alla kollektivresor förutsätter att resenären på ett eller annat sätt tar sig till stationen eller hållplatsen där kollektivresan börjar, och från hållplatsen där resan slutar. Då är cykel ett utmärkt alternativ, den *vidgar väsentligen kollektivtrafikens upptagningsområde* jämfört med gång.

Så är det exempelvis i ett föregångsland som Holland. Där spelar cykeln en viktig roll för kollektivtrafiken. Under 1990-talet satsade holländarna 500 miljoner Euro på cykelparkeringar vid stationerna, vilket lett till att 40 procent av kollektivresenärerna numera använder cykel dit.¹ Det har ökat kollektivåkandet, ökat cykelanvändningen och bromsat biltrafikökningen, allt i linje med de trafikpolitiska målen i detta land.

Stockholm Stad och Stockholms län har en särställning i Sverige, mer än hälften, 55 procent, av landets kollektivresande sker här.² Användningen av cykel till kollektivresan är emellertid mycket blygsam, jämförelsevis. Det beror på att det i dagsläget *inte finns en enda* cykelparkeringsanläggning som uppfyller ens lågt ställda krav på säker parkering.

Sverige toppar listan över länder med flest cykelstölder (relativt antal invånare).³ Förra året anmäldes 65 700 cykelstölder enligt Brottsförebyggande rådet, en ökning med 9 procent jämfört med föregående år, innebärande att det är ett av de

¹ Sid 64 http://www.spolander.se/pdfpolicy/Cykelorganisationer_och_myndigheter.pdf.

² Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband. Transek rapport 2006.

³ Van Kesteren, J., Mayhew, P., och Nieuwbeerta, P. Criminal Victimization in Seventeen Industrialised Countries. Key findings from the 2000 International Crime Victims Survey. Research and Policy report no. 187. The Netherlands, Ministry of Justice, 2000.

vanligaste egendomsbrotten i Sverige.⁴ En förutsättning för att ta cykel till stationen eller hållplatsen är förstås att den kan parkeras så att den är skyddad mot stöld, åverkan och nederbörd. Det gäller särskilt när resenären använder cykel i andra änden av kollektivresan för att komma till sin slutliga destination. Den cykeln kommer vara parkerad där över natten och då stöldriskerna är ännu större.

De större knutpunkterna bör förstås prioriteras i sammanhanget. Det är exempelvis de båda nya stationerna i anslutning till Citybanan med mycket stora resenärskonsten. De är också mycket intressanta med tanke på de sömlösa övergångarna mellan pendeltåg och tunnelbana. I en utredning för dåvarande Banverket förslags övervakade cykelparkeringar vid dessa båda stationer samt Södra station, dimensionerade för en fraktion på 10 procent av resenärerna som påbörjar sin resa där och alltså tar cykel dit från bostaden, och för 2,5 procent av resenärerna som avslutar kollektivresan där för att ta cykel till slutdestinationen i Innerstaden.⁵

Prognoserna för denna dimensionering bör uppdateras. Också fraktionerna bör skrivas upp med tanke på ambitionen att göra Stockholm till en cykelstad i världsklass.

Exempel på andra större stationer som behöver säkra parkeringsanläggningar är Älvsjö, Östra station, Liljeholmen, Gullmarsplan/Globen, Årstaberget. Men det finns flera, lätta att identifiera med hjälp av flödesdata.

Sömlösa låncykelsystem

Låncykelsystem vid stationer och större knutpunkter är särskilt relevant för sista delen i reskedjan. I länder som Tyskland, Holland, Frankrike, utvecklas smidiga och rationella låncykelsystem för att underlätta för kollektivtrafikresenärer att komma vidare till slutdestinationen.

En konstaterat viktig faktor är enkel och snabb omstigning från kollektivfordonet till cykeln. Det förutsätter bland annat samordnade betalningssystem så att samma ”biljett” kan användas för såväl kollektivresan som cykeln.

Cykel på spårfordon och regionalbuss

Möjligheterna att ta medföra cykel i kollektivfordonen är, som bekant, små i Stockholm och Stockholms län. På pendeltåg och Saltsjöbanan kan cykel medföras, dock inte på morgonen och eftermiddagen, och inte till och från Centralstationen, innebärande avsevärda begränsningar för arbetspendling. På övriga kollektiva färdmedel är cyklar förbjudna, alltså spårvagnar, tvärbanan, tunnelbanan och bussar.

⁴ <http://www.bra.se/bra/brott--statistik/cykelstold.html>

⁵ Cykel och Citybanan. Integration mellan cykel och pendeltåg vid pendeltågsstationerna i Stockholms innerstad. Spolander K, rapport för Banverket 2005-10-01 (http://www.spolander.se/pdfinfrastruktur/Cykel/Cykel_och_Citybanan.pdf)

Sommaren 2010 genomförde SL ett försök med cykel på vissa busslinjer till olika delar i länet. I den efterföljande utvärderingen konstaterade SL att kostnaden för cykeltransporter inte stod i proportion till antalet resor, med slutsatsen att det inte är "realistiskt" att permanenta försöket.⁶

SLs slutsats har dock sina orsaker i försökets uppläggning och den ekonomiska utvärderingen som gjorts i strid mot vedertagen utvärderingspraxis.⁷

Förhållandena i Stockholm och Stockholms län står i skarp kontrast mot de flesta andra EU-länder. Där är det i regel möjligt att, mot avgift, medföra cykel på tåg och regionalbuss, ofta också i tunnelbanan (exempelvis Berlin) och ofta också under så kallad rusningstrafik genom det finns särskilt cykelutrymme.⁸ Cyklar behöver därför inte pressas in bland övriga resenärer, som på SLs pendeltåg.

Vi anser emellertid att man bör skapa generella utrymmen för skrymmande tillhörigheter, inte bara för cyklar. Där kan resenärerna placera cyklar förstås, men också större väskor, permobiler, barnvagnar, skidor och liknande. Ett sådant generellt utrymme kan dessutom göras flexibelt så att storleken varieras efter säsongsefterfrågan.

Klara ut ansvarsförhållandena

Kollektivtrafikant Stockholm anser att vi i Sverige inte alls tillvaratagit fördelarna med att kombinera cykel och kollektiva färdmedel. Bättre möjligheter skulle stärka såväl kollektivresandet som cyklandet. Större delen av Sveriges befolkning bor inom fem kilometer från en station eller resecentrum, 40 procent inom två kilometer. Det finns en stor potential att öka andelen som cyklar till resecentra, men också det totala kollektivresandet.⁹

Ansvaret för att anlägga och driva cykelparkeringar vid resecentra och hållplatser måste klaras ut. Cykelparkeringarna måste uppfylla minimikrav i fråga om stöld-, åverkans- och väderskydd. Flera aktörer är inblandade utöver kommuner och trafik huvudmän. Nuvarande oklarheter gör att dagens cykelparkeringar är underdimensionerade i förhållande till såväl befintliga som latenta behov och har för låg kvalitet.

⁶ Åtterrapporing av försök med cykel på buss. Storstockholms Lokaltrafik, rapport 2010-11-10.

⁷ SL har i styckkostnaden per transporterad cykel räknat in inköp, montering och dessutom, märkligt nog, demontering av cykelhållare, vilket utgjorde de dominerande kostnadsposterna. Normalt sett ska den typen av kostnader hanteras som investeringar att slås ut över en längre perioder än enbart några korta försöksmånader en sommar. Vidare bör försök av det här slaget pågå tillräckligt lång tid så att trafikanterna hinner bli medvetna om faciliteterna och kan anpassa sina resvanor därefter. Det handlar då om flera år.

⁸ En översikt finns i rapporten Cykel på tåg, 2010:1

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6448/100475_cykel_pa_tag.pdf.

⁹ <http://www.trafikverket.se/Privat/Resan-och-trafiken/Din-resa/Cykel/Cykel-pa-tag/>.

Generellt om Cykelplan 2012

När nu detta är sagt, vill Kollektivtrafikant Stockholm avslutningsvis ge några generella synpunkter.

Lokaliseringen av pendlingsstråk och luftkvaliteten

Det är förstås viktigt att pendlingsstråken är gena och dimensionerade för snabba arbetsresor. Pendlingsstråken ska i huvudsak löpa längs större bilstråk, enligt Cykelplan 2012.

En sådan lokalisering är emellertid skadlig för cykelpendlare med tanke på luftföroreningarna från motortrafiken. De höga koncentrationerna av exempelvis partiklar som PM10 och PM2.5, liksom kvävedioxid, bensen och bens(a)pyren finns just längs de större bilstråken enligt den senaste rapporten från Stockholms Miljöförvaltning.¹⁰

Genheten är förstås viktig när pendlingsstråken lokaliseras, men de måste läggas på ett betryggande avstånd från motortrafiken. Cykling ska främja hälsan, inte skada den.

Låga bilhastigheter

Kollektivtrafikant Stockholm vill kraftigt understryka konstaterandet i Cykelplanen att ”den viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna är att se till att motorfordonens hastighet är låg där det finns risk för konflikter med gående och cyklister. Det är korsningspunkterna som utgör de största trafiksäkerhetsriskerna för cyklister om man ser till de allvarligaste olyckorna.

Detta har ett överväldigande stöd i trafiksäkerhetsforskningen. Fartgränssystemet i Stockholm är emellertid paradoxalt. På huvudgatorna där trafiken är störst och mest blandad mellan motorfordon, cyklar och gående är fartgränsen 50 km/tim. Det är också här de flesta kollisionsolyckorna inträffar. Och det är här som lägre hastighet är mest angelägen. Vi anser att den generella bashastigheten bör sänkas till 30 km/tim. Vägar som tål ökad hastighet kan emellertid få högre fartgräns, 40 km/tim eller 50 km/tim eller ännu högre. De högre fartgränserna ska gälla gator med effektiv separering mellan motortrafik och oskyddade trafikanter och med effektiv fardämpning i korsningspunkterna.

I detta sammanhang vill vi hänvisa till Göteborg där man fått ner antalet dödade och svårt skadade högst väsentligt med en mycket framgångsrik fardämpning av biltrafiken.¹¹

¹⁰ Luften i Stockholm. Årsrapport 2011. Miljöförvaltningen, SLB-analys 1:2012. http://www.slb.nu/slb/rapporter/pdf8/slb2012_001.pdf. Se kartorna på sid 87-89.

¹¹ Se kapitlet Cykel i huvudstad i antologin 1 000 meter cykelfält som skakade Stockholm, 2009: http://www.spolander.se/pdfpolicy/Tusen_meter_cykelfalt_som_skakade_Stockholm.pdf

När det gäller framkomligheten vid olika fartgränser vill vi erinra om de testkörningar som NTF låtit göra i Stockholm för ett antal år sedan, dels inom Innerstaden, dels mellan Innerstaden och Ytterstaden. Testkörningarna gav samma restider oavsett man körde efter befintliga fartgränser eller som om maxgränsen var 30 km/tim. Det beror på att det finns så mycket annat som sätter ner restiderna i en komplex tätortstrafik att maxgränserna inte spelar någon roll. Skillnaden är emellertid att en 50-gräns ger mycket större variationer i de faktiska hastigheterna, till nackdel för såväl säkerhet som miljö. En 30-gräns ger jämnare och mer väl fungerande flöden med måttligare accelerationer och retardationer.

Synbar vägvisning

Vägvisningen är mycket viktig i många olika avseenden, inte minst i ett storstadsområde. Men det är lika viktigt att den är funktionell. Många städer har valt en vit skylt. Det viktigaste skälet är upptäckbarhet och läsbarhet. Det är städer som Linköping, Halmstad, Lund med flera, och nu senast Kalmar.

Stockholm har däremot valt en blåsvart skylt, svår att upptäcka i dagsljus, nästan omöjlig att upptäcka under våra långa skymningsperioder och i stort sett omöjlig att se i mörker. Vilken perceptionsexpert som helst kan intyga detta, om man nu inte litar till sina egna sinnen.

Kollektivtrafikant Stockholm vill därför att man följer de andra städerna när det gäller cykelvägvisningen innan man investerat sig fast i nuvarande disfunktionella färgsättning.

Denna skrivelse har fastställts för expediering vid Kollektivtrafikant Stockholms styrelsesammanträde 2012-05-29

Vänliga hälsningar

Mikael Sundström, ordförande
micke_sundstrom@hotmail.com
08-91 92 33, 073-828 96 45
Årstavägen 113, 120 58 Årsta

Krister Spolander, styrelseledamot
krister@spolander.se
08-720 01 25, 070-421 70 36
Magnus Ladulåsg 27, 118 65 Stockholm