

Trafikverket
Ärendemottagning TRV 2013/6485
Box 810
781 28 Borlänge

Synpunkter på Regional cykelplan för Stockholms län, ärende TRV 2013/6485

Generellt anser Kollektivtrafikant Stockholm

- Att cykelplanen är rationellt uppbyggd och välgrundad i data om arbetspendlingsbehovet för den förvärvsarbetande delen av länets invånare.
- Att det stora problemet gäller genomförandet – hur finansiering ska skapas, och säkras, och hur genomförandet organiseras regionalt och kommunalt.
- Att misslyckandet med föregående regionala cykelplan från 2002 borde ha föranlett en analys av hur den regionala infrastrukturplaneringen 2003 resp 2009 fungerat för den regionala cykelplanen.
- Att det är viktigt att tillräckliga medel avsätts för cykel in nu pågående infrastrukturplanering 2013. Planer utan pengar är bara papper mellan pärmar.
- Att – vilket kan vara ännu viktigare – dessa medel öronmärks eller säkras på annat sätt så att de inte med tiden dras in till stora underfinansierade bilinfrastrukturprojekt.

Om kopplingen cykel och kollektivtrafik anser Kollektivtrafikant Stockholm

- Att cykelplanens inriktning på cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter välmotiverad i syfte att öka kombiresandet.
- Att stöld-, åverkans- och väderskyddet måste prioriteras högre på parkeringsplatserna.
- Att cykelparkeringarna dimensionerats för snålt, endast 5 per 100 påstigande resenärer.
- Att utbyggnadstakten är för långsam, målet för cykelparkeringarna bör nås senast 2020.

- Att också möjligheterna att medföra cykel måste förbättras genom att skapa generella ombordutrymmen för skrymmande tillhörigheter, inte bara cyklar utan också större bagage, permobiler, barnvagnar.
- Att hyrcykelsystemet kan utvecklas ytterligare som del i kombiresande, särskilt vid destinationstationerna för den sista delen av resan.

Om genomförandet anser Kollektivtrafikant Stockholm

- Att genomförandet måste snabbas upp så att den regionala cykelplanen inklusive kopplingarna till kollektivtrafiken är fullt utbyggd till 2020. Länets cykelinfrastruktur har försummats i många, många decennier. Inventeringen som redovisas i cykelplanen visar vilken stor ”cykelskuld” det är fråga om.

Kollektivtrafikant Stockholm tackar för tillfället att lämna synpunkter på förslaget till regional cykelplan. Vi vill inleda med några synpunkter på genomförandet, särskilt finansieringen. När det gäller planen i övrigt begränsar vi oss till det som är särskilt angeläget för vår organisation, nämligen kopplingen kollektivtrafik och cykel.

Generellt om cykelplanen, finansieringen och genomförandet

Bra att prioritera arbetspendlingen

Kollektivtrafikant Stockholm uppskattar det rationella upplägget för cykelplanen genom att den baserats faktiskt pendlingsbehov i form av lokaliseringsdata för bostad och arbetsplats hos den förvärvsarbetande delen av befolkningen. Vi tycker vidare att det är riktigt att börja med arbetspendlingen för att senare ta tag i rekreations- och turismcyklingen som ställer andra krav, ibland inte helt förenliga med var som gäller för arbetspendling.

Varför misslyckades föregående cykelplan?

Det stora problemet med planer av detta slag är genomförandet, enligt vår uppfattning. Utan att förringa betydelsen av en bra plan så spelar det inte ingen roll hur bra den är om man inte klarar av finansieringen och genomförandet. Det behövs pengar för att genomföra cykelplanen.

Erfarenheterna från den förra regionala cykelplanen är inte uppmuntrande. Den fastställdes 2002 och hade som mål att öka cykeltrafiken i Stockholms län med 50

procent, framför allt genom att bygga ut ett nät av regionala cykelvägar.¹ När den nu aktuella regionala cykelplanen togs fram, inventerades befintliga stråk med det smått sensationella resultatet att endast en (1) procent av stråken har acceptabel standard och att det på drygt var hundra meter finns hinder som äventyrar cyklisternas framkomlighet och säkerhet.

Vi anser att detta uppseendeväckande misslyckande borde ha föranlett en *djupare analys av hur den regionala infrastrukturplaneringen 2003 resp 2009* fungerat för den regionala cykelplanen.

I den nu aktuella planen förs visserligen ett kort och allmänt resonemang om orsakerna till varför den förra regionala planen misslyckades, exempelvis att cykelfrågan kommit in för sent i planeringsprocessen, att kommungränsöverskridande projekt prioriterats lågt, att samarbetet mellan alla berörda aktörer brustit och så vidare.

Dessa orsaker är säkert riktiga, men cirklar runt kärnfrågan utan att ta upp den, nämligen den otillräckliga finansieringen som dessutom försvann med tiden.

Finansiering som försvann

I den regionala planeringen 2003 anslogs 530 miljoner kr för gång- och cykeltrafikåtgärder perioden 2004-2015. Av detta destinerades 130 miljoner kr till regionala cykelstråk längs statliga och kommunala vägar. Någon uppföljning av utfallet har inte gjorts. Sannolikt är det inte många kronor som i verkligheten gått till de regionala cykelstråken.

I den därpå följande regionala infrastrukturplanering 2009, avseende 2010-2021, avsattes totalt 400 miljoner statliga kronor till cykelinfrastruktur. Också här är frågan om över huvud taget några av dessa pengar gått till cykelinfrastruktur.

Det stora problemet – som inte alls berörs i den nu aktuella cykelplanen – är *att stora underbudgeterade infrastrukturprojekt suger åt sig pengar från mindre prioriterade projekt*. Och då försvinner en stor del, ibland allt, av det som avsatts för cykel.

Ett sådant projekt är Norra länken där kostnaderna skenat i höjden. Det kalkylerades till 6,2 miljarder kr. Det visar sig i stället bli 16,1 miljarder (enligt aktuell uppgift, men det kan bli mera innan slutnotan kommer).²

En så enorm ”felkalkylering” finansieras genom att man drar in pengar från lägre prioriterade projekt, eller senarelägger dem, eller helt enkelt lägger ner dem. Så tycks ha blivit fallet för den regionala cykelplanen 2002.

Riksrevisionen har därför på senare år haft anledning att granska statens satsningar på transportinfrastruktur.³ Man konstaterar att slutnotan för stora infra-

¹ Ett regionalt program för ökad och säker cykeltrafik 2002-2006. Vägverket Region Stockholm, PRO 2002:0008.

² http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/E20-norra-lanken/Om_projektet

strukturinvesteringar i stort sett alltid blivit betydligt dyrare än de beräkningar som föregångarna till Trafikverket (Vägverket och Banverket) levererat inför statsmakternas investeringsbeslut. I beslutsunderlagen har kostnaderna underskattats och de samhällsekonomiska nyttorna överskattats. Resultatet har blivit en konstant underfinansiering som sedan måste hanteras brandkårsmissigt, vilket handlar ofta om miljardbelopp. Och det går som sagt ut över lägre prioriterade projekt.

Hot mot den regionala cykelplanens finansiering

Det finns flera liknande hot mot den nu aktuella cykelplanen. Ett är Förbifart Stockholm. Kostnaderna är beräknade till ”knappt 28 miljarder kr”.⁴ Det kommer troligen att bli väsentligt dyrare, så som skett med de allra flesta stora infrastrukturprojekt. Oavsett att en mindre del av kostnaderna i detta speciella fall finansieras av statliga pengar handlar det om så stora belopp att en underfinansiering kan hota de pengar som kommer att avsättas för den regionala cykelinfrastrukturen. Men det finns också andra större bilinfrastrukturprojekt som kan hota cykelplanens finansiering.

Dessa pengar bestäms detta år 2013. Som bekant pågår nu den regionala infrastrukturplaneringen för perioden 2014-2025. Stockholms län ska lämna in sin länstransportplan till regeringen i december 2013 för fastställande.

Då kommer man att se substansen i den aktuella cykelplanen i form av hur mycket pengar som avsätts i länstransportplanen. Men det kanske allra viktigaste är att hitta en *konstruktion som tryggar cykelpengar* från hotet från stora underfinansierade motorinfrastrukturprojekt.

Organisation för genomförandet

Man behöver också en effektiv organisation för genomförandet. I cykelplanen redovisas på ett slående sätt hur många aktörer som är eller kan bli inblandade i realiserandet. Att få så många att gå åt samma håll, kräver en stark organisation. Vem har det övergripande ansvaret för genomförandet? Vilken status har cykelplanen? Hur ser rollfördelningen ut mellan de regionala parterna och alla de kommuner som berörs när det gäller finansiering och implementering?

Oklarheter i dessa avseenden var förmodligen en viktig orsak till misslyckandet med den regionala cykelplanen 2002. En stark organisation hade kunna dra till sig större resurser, säkra resurserna och sen använt dem till huvudmålet – att bygga ett regionalt cykelnät.

Kollektivtrafikant Stockholm vill på detta sätt understryka att en bra plan är en sak, och den nu aktuella cykelplanen är i allt väsentligt bra, men den är bara en

³ Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? Riksrevisionen, RIR 2012:21.

⁴ I 2009 års prisnivå enligt Trafikverkets hemsida.

plan. Utan tillräckligt med pengar och en stark genomförandeorganisation förblir cykelplanen bara papper mellan pärmar.

Förankring i övriga investeringsplaner

Den avgörande frågan för ett genomförande är sålunda hur regionala och kommunala cykelplaner förankras och säkras i övriga planer för investering och byggande.

För att nå målen behövs en detaljerad investeringsplan med precisering av åtgärder för varje år fram till 2020. En sådan plan måste antas av samtliga berörda huvudmän och den måste också följa den standard som anges i cykelplanen för att skapa regional enhetlighet.

Kopplingen cykel och kollektivtrafik

Stockholmsregionen svarar för mer än hälften av landets kollektivresande.⁵ Kopplingen med cykel är emellertid överlag svagt utvecklad. Parkeringar är ovanliga där cykeln är säkrad mot stöld, åverkan och väder. Möjligheten att ta med cykel på kollektivfordon är begränsad till pendeltåg/Saltsjöbanan och till tider som försvårar till arbetspendling. Hyrcykelsystemet, däremot, har utvecklats snabbt i Stockholms innerstad på ett sätt som är positivt också för kombiresor med kollektivtrafik.

Bra kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik stärker båda trafikslagen. Såväl cyklingen som kollektivresandet ökar. Det visar erfarenheterna från Holland, Danmark, Tyskland och nu senast Helsingfors som bland annat av detta skäl utvecklats till en betydligt cykelvänligare stad än Stockholm.

Cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter

Vi instämmer i allt väsentligt i rekommendationerna om cykelparkeringar och deras utformning (s 37). Därutöver vill vi betona följande.

Säkra parkeringar. Det är viktigt att cykeln är skyddad mot stöld, åverkan och väder. Cykeln kommer normalt sett att stå parkerad 8-10 timmar i dagtid när resenären använder cykeln från bostad till kollektivtrafikhållplatsen. Används cykel i andra änden av kollektivresan till slutdestinationen/arbetsplatsen kommer cykeln att vara nattparkerad och då är stöldriskerna ännu större.

Sverige är i toppskiktet bland länder med flest cykelstölder (relativt antal invånare). 2012 anmäldes 60 400 cykelstölder enligt Brottsförebyggande rådet, innebärande att det är ett av de vanligaste egendomsbrotten i Sverige.⁶ Förutsättningen för att människor ska attraheras av ett kombiresande är förstas att det ena färdmedlet i kombinationen inte plötsligt stjäls beroende på osäkra cykelparkeringar.

⁵ Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband. Transek rapport 2006

⁶ <http://www.bra.se/bra/brott--statistik/cykelstold.html>

Dimensioneringen. Med tanke på den dubbla målsättningen att öka såväl kollektivresandet som cyklingen i Stockholmsregionen, förefaller 5 parkeringsplatser per 100 påstigande år 2030 vara väl snålt tilltaget (s 48). I exempelvis Holland använder 40 procent av kollektivresenärerna cykel till stationerna (efter en kraftfull satsning på cykelparkeringar under 90-talet).

Också utbyggnadstakten är för långsam, enligt vår uppfattning. Det är först 2030 som dimensioneringsmålet ska vara uppfyllt.

Ska man öka kombiresandet är det därför viktigt att snabba på utbygganden av cykelparkeringar. Anläggningarna bör också göras flexibla så att de lätt kan anpassas till en ökad efterfrågan.

Ansvaret för att anlägga och driva cykelparkeringarna måste klaras ut. Flera aktörer är inblandade utöver kommuner och trafikhuvudmän. Nuvarande oklarheter gör att dagens cykelparkeringar är underdimensionerade i förhållande till såväl befintliga som latenta behov och har för låg kvalitet.

I övrigt vill Kollektivtrafikant Stockholm peka på möjligheterna att **kombinera** cykelparkeringar vid högfrekventa ställen med bemannade verksamheter som kiosk, servering, cykelverkstad och liknande. Det ökar parkeringarnas attraktivitet och säkerhet.

Medföra cykel ombord

Vi delar uppfattningen att säkra cykelparkeringar bör vara huvudspåret för en snabb utveckling av kombiresandet cykel/kollektivtrafik. Inte desto mindre är det viktigt att också förbättra möjligheterna att ta med cykel ombord på kollektivfordon. Som nämnts kan man bara medföra cykel på pendeltåg/Saltsjöbanan och bara till tider som normalt sett ligger utanför arbetspendling. Det kan också ses som en begränsande märklighet att cykel överhuvudtaget inte får medtas på pendeltåg vid Stockholms Central, en av de viktigaste omstigningspunkterna i hela regionen.

Förhållandena i Stockholms län står i skarp kontrast till 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 rusningstrafik genom det finns särskilt cykelutrymme.⁷ Cyklar behöver därför inte trängas med övriga resenärer, som på SLs pendeltåg. Vi kan också nämna Köpenhamns Metro och pendeltåg som tillåter cykel utan begränsningar och som har väl skyltade särskilda avdelningar för detta ändamål. Vi kan rekommendera European Cyclists' Federation, ECF, för en översikt av förhållandena i övriga europeiska länder.⁸

⁷ En översikt finns i rapporten Cykel på tåg, 2010:1
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6448/100475_cykel_pa_tag.pdf.

⁸ www.ecf.com

Vi anser att man bör skapa *generella ombordutrymmen 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 varierar efter säsongsefterfrågan.

Vid upphandlingen av kollektivtrafik bör därför ett generellt ombordutrymme för cyklar och annat skrymmande bagage krävas i villkoren.

I cykelplanen refereras okritiskt till det försök som SL genomförde sommaren 2010 med cykel på vissa regionala busslinjer till olika delar i länet. SLs negativa bedömning av utfallet beror på försökets uppläggning och det sätt som cykeltransporterna, särskilt styckkostnaderna, kostnadsberäknades.⁹ Det har gjorts i strid mot vedertagen utvärderingspraxis.¹⁰ Denna typ av utvärderingar bör inte tillmätas någon betydelse.

Kollision mellan kollektivtrafik och cykeltrafik vid Slussen

Slussen är speciell av lätt insedda skäl. Det är den dominerande passagen för dem som bor på ena sidan och arbetar på den andra. Begränsar man sig till arbetspendlare som bor på cykelavstånd, handlar det om betydligt mer än 100 000 passager till arbetsplatser i Innerstaden, Söderort eller Västerort.¹¹ Den helt dominerande volymen utgörs av dem som bor söder eller öster om Slussen.

Flera av de regionala cykelstråken i cykelplanen sammanstrålar sålunda vid Slussen, ett nav för cykeltrafiken över Mälarsaltsjöavsnittet. Cykeltrafiken över Slussen beräknas öka från idag ca 25 000 cyklar per dygn till ca 50 000 cyklar per dygn 2030.¹² Men potentialen är, som nämnts, dubbelt så stor. Den utformning som redovisas i förslaget Nya Slussen är otillräcklig för så stora strömmar.

Nya Slussen innebär försämrad framkomlighet och säkerhet för cykeltrafiken i en rad avseenden. Antalet stopp vid rödljus i korsningar blir fler, det blir stopp vid slussöppning, på många ställen handlar det om smala cykelfält mellan buss- och biltrafik och så vidare.

⁹ Återrapportering av försök med cykel på buss. Storstockholms Lokaltrafik, rapport 2010-11-10.

¹⁰ 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 period 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.

¹¹ Potentialer för ökad cykeltrafik. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser i Stockholm med kranskommuner. Stockholms stad, Trafikkontoret 2011.

¹² Slussen. Fördjupnings - PM Trafik, Tyréns april 2011, sid 13

Några exempel: Cykeltrafiken i anslutning till korsningen Hornsgatan och Katarinavägen hänvisas till cykelfält. Med cykelfält menas ett gatutrymme som skiljs från biltrafiken endast av en målad streckad linje. I sitt sämsta utförande har cykelfältet bil- och busstrafik på båda sidor om sig. Vintertid syns inte cykelfältet. Om de ligger vid gatans kant blir de i regel täckta av snö som plogats från bilkörfältet.

I Nya Slussen har dessa cykelfält (1,7 m breda) busshållplatser och angöring på sin högra sida. På sin vänstra sida har de bil- och busstrafik. Situationen förvärras av att bredden på hållplatser och bilkörfält underskrider normalutförandet. Detta ökar risken för cyklister på cykelfält mellan dessa fordonsslag. Vänstersvägande cyklister från Katarinavägen mot Hornsgatan saknar helt cykelfält. De hänvisas till ett bilkörfält.

Redan med nuvarande cykeltrafik skulle det bli svåra konflikter, särskilt mellan cyklar och innerstadsbussar. Om man lyckas med att fördubbla antalet cyklister kommer det att bli än värre.

Det är därför nödvändigt att Nya Slussen dimensioneras för Stockholms Stads och Stockholmsregionens egna målsättningar om ökad cykeltrafik, bland annat med cykelbanor, separerade från bil, buss och gångtrafik. Ett modernt Slussen, byggt för framtiden, måste utformas så att konflikterna minimeras mellan cyklister och bilar, mellan cyklister och bussar, mellan cyklister och gående, och cyklister sinsemellan.

Hyrcykelsystemet

Det är bra att det nu finns ett hyrcykelsystem som täcker Stockholms innerstad. Och det är utmärkt att SLs accesskort kopplats till systemet så att man kan låna cykel på samma kort som man använder för kollektivresorna.

Hyrcykelsystem är särskilt lämpade för den andra änden i kombiresandet, från kollektivtrafikstationen till slutdestinationen/arbetsplatsen. Men då behövs hyrcykelstationer i större arbetsplatsområden i Stockholms innerstad, vissa områden i Söderort respektive Västerort, i arbetsplatstäta områden i kranskommuner som Solna, Sundbyberg och Huddinge. Om en sådan utbyggnad kommer tillstånd kan hyrcykelsystemet spela en större roll för kombiresandet med kollektivtrafik.

Snabba på genomförandet

Kostnaderna för att bygga ut det regionala nätet enligt cykelplanen uppgår till 2,2 miljarder kr (exklusive marklösen). Nätet uppges vara fullt utbyggt år 2030. Enligt vår uppfattning är denna takt alldeles för långsam. Länets cykelinfrastruktur har försumrats i många, många decennier. Inventeringen som redovisas i cykelplanen visar vilken stor ”cykelskuld” det är fråga om.

För att nå målet att 20 procent av huvudresorna ska ske med cykel, måste utbygganden väsentligen snabbas upp. Ambitionen bör vara ett fullt utbyggt regionalt nät 2020 kopplat till kollektivtrafiknätet genom strategiskt placerade cykel-parkeringar så att cykel kan användas till såväl den första delen av kombiresan som den avslutande.

Då finns det förutsättningar att såväl cykel- som kombiresandet kan öka.

Detta remissyttrande har diskuterats vid Kollektivtrafikant Stockholms styrelsesammanträde 2013-05-14.

På uppdrag av Kollektivtrafikant Stockholm



Krister Spolander, styrelseledamot

krister@spolander.se

08-720 01 25, 070-421 70 36