

Cykelfrämjandets orskrets i Storstockholms svar på remissversionen av kollektivtrafikplan 2050.

Sammanfattning:

Cykelfrämjandets orskrets i Storstockholm har via sin remissgrupp samlat in synpunkter på Kollektivtrafikplan 2050. Remissgruppen uppskattar att cykelns betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet har belysts på flertalet ställen. Dock saknar vi konkreta målformuleringar som gör det enklare för stads- och trafikplanerare att utforma lösningar utifrån och sen följa upp på resultaten. Särskilt efterfrågar Cykelfrämjandet högre ställda mål om att kunna medföra cykel på samtliga av regionens kollektivtrafikslag. Tydligare ambitioner gällande utformning av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder, och vidare samordning med kommuner för bättre utformning av cykelvägar till dessa noder, vore också önskvärt.

Remissgruppens kommentarer i detalj:

Kap 2. sid 12

“Kollektivtrafiken utgör stommen i ett hållbart transportsystem och är en förutsättning för uppfyllandet av de fyra övergripande målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm.”

Kommentar: I ett verkligt hållbart transportsystem väger gång och cykel lika tungt som kollektivtrafik. Överväg gärna att vara lite mer ödmjuka inför det faktumet.

Kap 2.4 Konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem, sid 18

“Även aktiva transporter så som gång och cykel behöver ta en större andel av transportarbetet.

Kommentar: Även om det beskrivs på flera andra ställen i dokumentet kan det vara värt att poängtera även här att gång och cykel är en naturlig del av hela-resan-tänket. Fullvärdiga cykel- och gånganslutningar till knutpunkter och hållplatser är därför avgörande också för kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Kap 2.4 Konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem, sid 19

“Indikatorer för kollektivtrafikens marknadsandel i olika reserelationer visar att det bedöms finnas störst potential att öka kollektivtrafikandelen för lokala resor inom samma kommun,...”

Kommentar: Viktigt att utvecklingen av kollektivtrafiken samordnas med insatser för ökad cykling på lokal nivå. Om cykel ska ta en större andel av trafikarbetet så behöver cykeln vara konkurrenskraftig gentemot de andra trafikslagen. Resor inom 5 km är en rimlig cykelsträcka för de allra flesta. Det blir viktigt att utvärdera var det faktiskt behövs satsas på kollektivtrafiken och var infrastrukturen för cykel skulle kunna utvecklas istället.

Kap 4.1.9 Vikten av smidiga anslutningsresor, sid 19

“Om kollektivtrafiken ska dimensioneras för möjligheten att ta med cykel kan det komma att kräva anpassningar i form av utbud, fordon och stationsmiljöer för resa med cykel.”

Kommentar: Det borde beskrivas som ett mål att uppfylla, att kunna ta med cykeln på kollektivtrafiken, snarare än "om kollektivtrafiken ska dimensioneras" för att kunna ta med cykeln. Om var fjärde svarande i undersökningar önskar detta så kan man lätt tänka sig att fler än 25 % på sikt vill ta med cykeln i kollektivtrafiken om möjligheten fanns och resterande svarande börjar inse den potential till smidigare resor som detta innebär.

Kap 4.1.9 Vikten av smidiga anslutningsresor, sid 19

“Sammanfattningsvis finns det behov av flera olika typer av åtgärder för att korta anslutningsresan: ... Säkra och smidiga cykelparkeringar vid hållplatser och bryggor ...”

Kommentar: Det vore önskvärt med en definition av vad säkra och smidiga cykelparkeringar faktiskt innebär. Definitionen säker och smidig är inte densamma för olika cyklister. Belägningsgrad/tillgänglighet vid olika tider på dygnet, kameraövervakning, snö/regnskydd, olika nivåer av in-/fastlåsningsmöjligheter är exempel på aspekter att beakta. Vissa som har dyrare cyklar kan säkerligen tänka sig att betala en slant för en extra säker parkering.

Kap 4.1.9 Vikten av smidiga anslutningsresor, sid 19

“I november 2018 beslutade Europaparlamentet att det ska finnas möjlighet att ta med cykel ombord på samtliga passagerartåg i EU, vilket omfattar höghastighetståg fjärrtåg, gränsöverskridande tåg och lokala tåg. Alla nya eller upprustade passagerartåg ska senast år 2020 (EU nr 454/2011) vara utrustade med en tydligt angiven plats för transport av minst åtta monterade cyklar. Därtill krävs att övrig infrastruktur kring stationen och tågplattformen uppfyller säkerhetskrav för cykeltransport. Ett exempel på en ny tågmodell som uppfyller detta krav är de tåg som nyligen köpts in till Mälardalstrafiken.”

Kommentar: Mälardalstrafikens nya tåg har enligt Mälartågs egen hemsida endast plats för sex cyklar och lever således inte upp till EU-kraven. Erfarenheter från remissgruppens medlemmar av att medföra cykel ombord på dessa tåg är att det avdelade utrymmet för cyklar på sin höjd lämpar sig för 4 cyklar. Dessutom går det bara att spänna fast två cyklar på ett säkert sätt, samtidigt som utrymmet dessutom är markerat som bagageförvaringsutrymme och har nedfällbara sittplatser. Med enkla medel för smartare förvaring av medhavda cyklar hade detta antal enkelt kunnat ökas.

Regionen bör ta fasta på formuleringen “minst 8 cyklar” i EU-kommissionens betänkande. 8 monterade cyklar per tåg är ett för lågt uppsatt mål för att möjliggöra för smidiga kombinationsresor med cykel i större skala. Det räcker med att två familjer, som vill resa med cykel, råkar välja samma avgång för sin söndagsutflykt så är platserna slut.

Värt att poängtera är att EU-kommissionens betänkande även innefattar följande skrivelser:

- *“Resenärerna bör informeras om det tillgängliga utrymmet för cyklar”*

- Att kunna erhålla information om tillgänglighet för cyklar blir extra relevant för pendeltåg eller tåg där resenärerna inte förbokat en biljett till den särskilda avgången.
- *“Järnvägsföretag bör därför göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att avsätta tillräcklig kapacitet för säker transport av cyklar ombord på alla typer av tåg, inklusive fjärrtåg och tåg för gränsöverskridande resor.”*
 - Här vill remissgruppen peka på formuleringen *tillräcklig kapacitet*. Svensk Cykling genomförde 2017 en Sifo-undersökning bland 1 000 svenskar som visade att hela 42 procent skulle cykla mer om möjligheten att ta med sig cykeln på tåg var bättre. Vad som innebär tillräcklig kapacitet är inte en universell sanning som gäller överallt. Regionen bör därför utreda vad som är tillräcklig kapacitet innan beslut tas om hur många cyklar som ska kunna medföras på olika tågtyper.

Du måste känna dig säker på att du kommer med tåget även när du har din cykel med. Förutsägbarheten är avgörande för att folk ska våga planera sina resor med kollektivtrafiken. Delar av en vagn per tåg borde lämpligtvis kunna avdelas med plats för cyklar, barnvagnar och rullstolar där färre sittplatser möjliggör ordnad och samtidigt flexibel förvaring. Detta är klart genomförbart och finns redan i andra Europeiska städer som Köpenhamn.

Att kunna ta med sin cykel på olika kollektiva färdmedel är ett behov som finns redan idag och givet att vi befinner oss mitt i en klimatkris så är det viktigt att detta inte dröjer till år 2050.

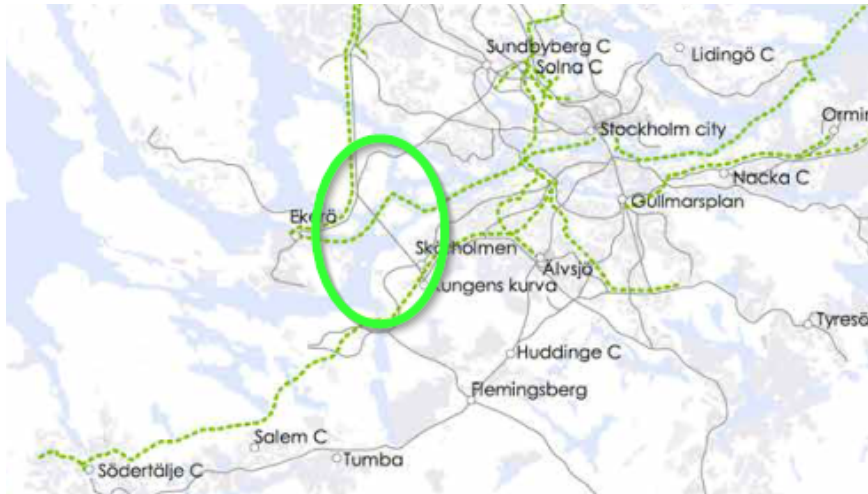
Kap 4.6 Behovsbild per trafikkoncept

Generell kommentar: För samtliga trafik sätt saknas formuleringar om att fordonsflottan i framtiden ska möjliggöra att medföra cykel ombord. Om inte detta formuleras som ett behov eller mål så kommer det troligtvis som tidigare att glömmas bort eller ignoreras. Möjligheten att medföra cykel ombord borde särskilt inkluderas i de radiella och tvärgående expressbusslinjerna. Speciellt när Förbifart Stockholm står klart så får cyklister en negativ konkurrenssituation gentemot övriga transportslag för resor mellan västra och södra Stockholm

Speciellt är det viktigt med möjlighet att kunna ta med sig cykeln på T-banan, om cykeln exempelvis är punkterad eller ska transporteras på annat vis. I nuläget är det omöjligt att transportera en cykel utan en bil, för medborgare som använder t-bana som primär kollektivtrafiklänk. Detta kan vara en del av trafikplanens eget mål för att minska bilresor (s.5).

I förlängning av detta ses ett behov för cykler att på- och avstiga på pendeltåg vid Stockholm Centralstation, som i nuläget inte tillåter cyklar på stationen. Åtgärder som denna kan att stärka konkurrenskraften för både cykel och kollektivtrafik och skapa tillgänglighet för cyklar i stan, som är viktigt för en hållbar stadsutveckling. Det ökar också möjligheten att kunna byta från pendeltåg till regionaltåg med sin medhavda cykel.

Figur 37, sid 69



Kommentar: Det finns väl inget befintligt stormnät mellan Ekerö och Skärholmen idag?



Kommentar: Det finns nog inget stormnät heller... :)

Kap 6, Faktaruta sid 72

- Utveckling av tillräckligt med säkra och smidiga cykelparkeringar vid större hållplatser, bytespunkter och bryggor (nivå 1)
- Ett mer finmaskigt och gent gång- och cykelnät med bättre anslutningar till kollektivtrafikens hållplatser, bytespunkter och bryggor för att korta avstånden, i synnerhet mellan det regionala cykelnätet och regionala bytespunkter (nivå 2)
- Möjlighet att ta cykeln ombord på fler trafik-koncept (nivå 2)
- Utveckling av mobilitetshubbar, låne-cyklar, mikromobilitet och andra delade transporttjänster vid kollektivtrafikens större hållplatser (nivå 2)
- Integrering av digital information om cykel och andra delade mobilitetstjänster i SLs reseplanerare (nivå 2)
- Strategi för att lokalisera bebyggelse och i synnerhet fritidsaktiviteter kollektivtrafiknära för att korta avstånden (nivå 2)

Kommentar: Bra!

Kap 8.4 Måluppföljning, tabell 19, sid 100

Beläggning av cykelparkeringar vid större bytespunkter	Fältinventering	Trafikförvaltningen eller regionala cykelkansliet	Vart femte år
--	-----------------	---	---------------

Kommentar: Varför sätts ambitionen för uppföljning av beläggning av cykelparkeringar fem gånger lägre än uppföljningen på alla övriga indikatorer. Det tar lång tid att projektera fram nya cykelparkeringar i redan bebyggd stadsmiljö och om ett behov uppstår året efter en uppföljning så hinner folket skaffa sig andra vanor än att ta cykeln till tåget ifall det inte går att parkera cykeln på 3-4 år.

Kap 8.5 Finansiering, sid 101

“Det går också att söka medfinansiering av anläggningar vid bytespunkter och längs stråk, ladd-infrastruktur för elbussar och test av ny teknik.”

Kommentar: Det bör poängteras att investeringar i cykelinfrastruktur går att söka pengar för via stadsmiljöavtalen. Samordning med berörd kommun för byggande av cykelinfrastruktur vid kollektivtrafikanslutningar bör lyftas fram som en möjlighet.

Åtgärder per trafikkoncept, Nr 64, anslutning till kollektivtrafiken,

Generell kommentar: Behov och funktion i detta fall borde beskrivas tydligare vad man menar. "XX antal cykelparkeringar anläggs vid hållplatser i förhållande till hur stor andel som målen anger ska använda cykeln för sin resa till kollektivtrafiken. Cykelparkeringen ska anläggas max x antal meter från entrén/hållplatsen och har följande funktionskrav; exempelvis kameraövervakning, låsning i ramen, snö/regnskydd med mera.

Åtgärder per trafikkoncept, Nr 65, Anslutning till kollektivtrafiken, Möjlighet att ta cykeln ombord på fler trafikkoncept

“Alla nya eller upprustade passagerartåg ska senast år 2020 (EU nr 454/2011) vara utrustade med en tydligt angiven plats för transport av minst åtta monterade cyklar. “

Kommentar: Se tidigare kommentar för kap 4.1.9. Vikten av smidiga anslutningsresor

Åtgärder per trafikkoncept, Nr 67, Anslutning till kollektivtrafiken, Integrering av digital information om cykel och andra delade mobilitetstjänster i SL:s reseplanerare

Kommentar: Bra initiativ som säkerligen på ett tydligt sätt kan visa på cykelns fördelar som anslutningsresa till kollektivtrafiken.