

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2010:1 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om att SL ska se cykling som en del av hela resan

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

Motionärerna föreslår att Storstockholms Lokaltrafik ska se cykling som en del av hela resan med anslutning till övrig kollektivtrafik.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Alliansen satsar stora resurser för att bygga ut spår- och vägtrafiken. Samtidigt ser vi även cykeln som ett klimatsmart komplement och alternativ i transportsystemet i vårt län. Alliansen vill därför öka möjligheterna att använda cykeln som en del av resan. Precis som motionärerna framhåller är det viktigt att se på hela resan för cykel, där även båt och kollektivtrafik ingår.

SL har redan kommit en bit på vägen genom att inventera behovet av cykelparkeringar och även byggt ut ett antal cykelparkeringar tillsammans med Trafikverket och Stockholms stad. I konceptet för Sickla infartsparkering testar SL ett säkrare cykelgarage där nyckeln till garaget är SL Accesskortet. SL är positiva till att fortsätta detta arbete som dock behöver samordnas med respektive kommun som har ansvaret för väghållning, underhåll och drift.

Även när det gäller frågan om att utveckla systemet med låncyklar i närhet till kollektivtrafiken ställer sig SL positiva till detta och deltar därför i planeringen och utveckling av detta tillsammans med kommuner och de entreprenörer som tillhandahåller dessa tjänster.

Bilagor

- | | | |
|---|--|------------|
| 1 | Motion 2010:1 | |
| 2 | Tf landstingsdirektörens tjänsteutlåtande | 2011-02-10 |
| 3 | AB Storstockholms Lokaltrafik, styrelsens yttrande | 2010-09-13 |

LS 1002-0138

Självklart är information om hur man kan resa med cykel och kollektivtrafik oerhört viktig. Till exempel har Waxholmsbolaget under mandatperioden genomfört olika försök att kunna ta med sig cykeln ombord, för att påverka till ett mer hållbart resande, där kombinationen kollektivtrafik och cykel är grunden. Dessa försök har mött positiva reaktioner och behöver därför informeras om ytterligare. På webbplatsen Trafiken.nu, ett samarbete mellan SL, Trafikverket och Stockholms stad, testas nu en resplanerare där alla kan jämföra olika transportsätt och kombinationer av resor. Denna tjänst kommer att utvecklas ytterligare under mandatperioden.

Den stora frågan som motionärerna ställer handlar i grunden om hur vi ska bli bättre på att lyfta fram cykeln som alternativ och komplement i kollektivtrafiken. För att detta ska kunna ske behövs ett bredare samarbete inom Stockholms läns landsting men också med alla andra aktörer i regionen. Därför pågår just nu ett stort arbete inom samarbetsprojektet Regional cykelstrategi – SATSA, för att samordna cykelfrågan. I det projektet, som samordnas av Trafikverket, ingår uppgiften att skapa en regional plattform för cykelfrågan i Stockholms län så att cykeltrafiken kan öka som andel av det totala resandet.

För att fortsätta utvecklingen av en effektiv cykelinfrastruktur ska ett väl underbyggt underlag med en gemensam syn på prioriteringar för framtida investeringar tas fram. Stockholms läns landsting är en aktiv partner i detta samarbete.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 17 augusti 2011.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 30 augusti 2011.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till S-ledamöternas förslag, dels till MP-och V-ledamöternas förslag.

S-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att anse motionen besvarad i enlighet med yttrandet från AB SL.

”Yttrande över motion 2010:1 om att SL ska se cykling som en del av hela resan

Bakgrund

I motion 2010:1 från Vänsterpartiet föreslås landstingsfullmäktige ge SL i uppdrag att arbeta för att antalet cykelparkeringar utökas, att SL tillsammans med kommunerna beräknar behovet och kostnaderna av utökade cykelparkeringar samt säkrare och bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken och att det på SLs hemsida finns information om var cykelparkeringarna finns.

SL instämmer i vikten av att se cykel som en del av hela resan. Att kombinera kollektivtrafik med cykling ger goda förutsättningar för smidiga och snabba resor från dörr till dörr. Detta kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen och bidra till en utveckling mot ett hållbart transportsystem.

SLs arbete för att främja cykling

Idag arbetar SL på olika sätt för att förbättra möjligheterna att cykla.

Genom att bygga ut cykelparkeringar vid hållplatser och stationer underlättas resan från t.ex. hemmet till kollektivtrafiken, och även behovet av omstigningar minskar. Eftersom cykelställen oftast är placerade på gatumark ansvarar respektive kommun för cykelställen vid SLs stationer och hållplatser. Kommunerna ansvarar både för kostnader för cykelställ samt drift och underhåll av dessa. När SL tillsammans med respektive kommun identifierar ett behov av att utöka eller bygga en ny infartsparkering ska det alltid undersökas om det dessutom finns behov av cykelparkering. Även här står respektive kommun normalt för kostnaderna för cykelställen samt drift och underhåll av dessa. SL förordar cykelställ med fastlåsning av ramen – inte bara framhjulet. Dessutom bör det finnas tak.

Inom ramen för de s.k Trimmingsåtgärderna (åtgärder fördelade mellan Stockholm stad, SL och Trafikverket med finansiering av trängselskattepengar) avsattes det för 2010 medel för att bekosta upprustning och nybyggnation av flertalet cykelparkeringar i anslutning till SLs stationer runt om i hela länet. Valet av platser för nya cykelparkeringar grundar sig på den inventering av cykelparkeringar vid samtliga pendeltågstationer och samtliga tunnelbanestationer utanför tullarna i hela länet som SL genomförde 2009. Inventeringen omfattade ej busshållplatser, bussterminaler eller båtanslutningar. Inventeringen visade att det på flertalet platser var överbelagt med cyklar och att standarden var dålig. Under 2010 har projektering genomförts och bygghandlingar tagits fram för cykelparkeringar vid 19 stationer, varav 10 i Stockholms kommun. I augusti 2010 påbörjades byggandet av en del av cykelparkeringarna.

Till SLs satsningar på cyklar hör också ett projekt med ”låst infartsparkering” för cyklar som ingår i konceptet ”Smart Infartsparkering Sickla”. ”Nyckeln” till cykelgaraget blir SL Access-kortet med giltig biljett

I dialogen med kommuner i deras planarbete verkar SL vidare för att gång och cykelvägar till SL-trafiken ska utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionshinder. Utformningen ska utgå från ett barnperspektiv.

SL har sedan några år haft ett samarbete med Clear Channel som bland annat har produkten City Bikes. City Bikes erbjuder låncyklar på en mängd olika platser i Stockholms innerstad. I Stockholm finns ungefär 1000 cyklar att låna. Samarbetsavtalet innebär att SL tillhandahåller försäljning av lånekort på SL Center för att bidra till användningen av cyklarna. City Bikes driver utvecklingen av tillgänglighet och utvidgning av systemet med låncyklar. SL har framfört önskemål till Clear Channel om fler cykelställ, både i centrala Stockholm och i kranskommunerna. Clear Channel är positiva till att utöka antalet utlåningsplatser i city men (enligt uppgift från Clear Channel) på grund av vissa invändningar hos stadsdelsförvaltningar och kommuner samt långa handläggningstider har man problem att få fram de tillstånd som krävs för att kunna utöka servicen. Clear Channel diskuterar också med flera kommuner, däribland Solna kommun, om att kunna erbjuda denna tjänst även där. SL har mot denna bakgrund valt att i olika sammanhang gentemot berörda kommuner framföra önskemål om fler utlåningsplatser och snabbare handläggning.

Att ta med cykel i SL-trafiken är ett annat sätt att kombinera cykel med kollektivtrafik. Detta bedöms speciellt intressant för fritidscykling. Cykeltransport tillåts idag på pendeltåg, Saltsjöbanan och försöksvis 2009-

LS 1002-0138

2010 på ett antal busslinjer, högtrafik vardagar undantaget. Det är alltid tillåtet med sparkcykel och hopfällbar cykel som förvaras i skyddsöverdrag. Försöket med cykel på buss kommer att utvärderas under 2010. Samverkan har även inletts med Cykelfrämjandet.

SL arbetar med åtgärder för att påverka resenärer att resa mer hållbart, och där kombinationen cykel och kollektivtrafik är en viktig del. I rådgivningen som företagsförsäljningen erbjuder företag och organisationer i länet undersöks alltid möjligheterna att få fler att cykla. I samarbete med Trafikverket får företag som intresserar sig för frågan stöd och hjälp av cykelkonsulter.

På webbplatsen Trafiken.nu – som är ett samarbete mellan SL, Trafikverket och Stockholms stad – finns en reseplanerare där det är möjligt att jämföra olika transportsätt med varandra. Här redovisas bilresande, kollektivtrafik, cykel och olika kombinationer däremellan. Reseplaneraren visar t ex möjligheter att cykla en del av sträckan och åka kollektivtrafik en del. Det går även att söka på resor där man får ta med cykeln (stöd finns för pendeltåget och Saltsjöbanan). Utvecklingsarbete pågår för att förbättra tjänsten ytterligare.

SL ska under 2010-2012 delta i projektet ”Regional cykelstrategi” inom SATSA II, vilket är ett samverkansprojekt mellan SL och regionens aktörer Regionplanekontoret, Trafikverket, Länsstyrelsen och Kommunförbundet i Stockholms län. Syftet med cykelstrategin är att skapa en regional plattform för cykelfrågan i Stockholms län. En inventering av cykelstråken ska genomföras, det utpekade nätet av regionala cykelstråk ska revideras och parallellt med detta ska en regional cykelplan arbetas fram. Delprojektet syftar också till att hitta lösningar för billigare cykelinfrastruktur samt att lyfta frågan om rekreations- och fritidscyklism i Stockholms län. I arbetspaketet ingår utpekande av ett regionalt nät av cykelvägar för rekreations- och fritidsändamål.

Kommentarer till förslagen i motionen

1) Att uppdra åt SL att arbeta för att antalet cykelparkeringar kraftigt utökas vid busshållplatser, tunnelbane- och pendeltågsstationer samt i övriga delar av kollektivtrafiksystemet

SL ser mycket positivt på att det finns säkra, trygga och väl utformade cykelparkeringar i anslutning till SL-trafiken. I olika sammanhang, till exempel ytanden över kommunala planer, pekar SL på behovet av bra parkeringsmöjligheter för cykel och bra cykelvägar till hållplatser och stationer. Under år 2010 har SL byggt ut ett antal cykelparkeringar inom ramen för Trimmingsåtgärder tillsammans med Trafikverket och Stockholms stad. Eftersom cykelställen oftast är placerade på gatumark menar dock SL att respektive kommun normalt bör ansvara för cykelställen, både för kostnader för cykelställ samt drift och underhåll av dessa.

LS 1002-0138

2) Att uppdra åt SL att tillsammans med kommunerna göra en beräkning av behovet av utökade cykelparkeringar samt kostnaden för detta. SL har under 2009 inventerat cykelparkering vid samtliga pendeltågstationer och samtliga tunnelbanestationer utanför tullarna i hela länet. Denna inventering ligger till grund för en nybyggnad som nu sker på flera platser. Cykelparkeringar vid hållplatser och stationer ser SL normalt som en fråga där väghållare och kommuner har ansvaret. Behov av utökning av cykelparkeringar kan till exempel med fördel hanteras i kommunala cykelplaner.

3) Att uppdra åt WÅAB att utreda hur nya båtlinjer kan möjliggöra för gångtrafikanter och cyklister att korta sin restid. SL ser positivt på att WÅAB utreder hur båtlinjer kan bidra till snabbare resor för resenärerna.

4) Att uppdra åt SL att lyfta frågan med kommunerna om säkrare samt bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Se svar på punkt 1).

5) Att uppdra åt SL att tillse att det på SLs hemsida kan utläsas var det finns parkeringsmöjligheter för cyklar. SL instämmer i att det kan vara positivt att informera om parkeringsmöjligheter för cykel på sl.se och i samband med reseplanering. En förutsättning är dock korrekt och uppdaterad information. Eftersom det idag inte finns tillförlitlig och uppdaterad information om förekomsten av cykelparkeringar och anslutande cykelvägar i länet ser SL idag ingen möjlighet att informera om detta på ett bra sätt.

6) Att tillse att SL verkar för att fler platser i anslutning till hållplatser och stationer får låncyklar. SL ställer sig positivt till en utveckling av systemet med låncyklar. De som idag driver utvecklingen av tillgänglighet och utvidgning av systemet är den privata aktören Clear Channel med produkten City Bikes. SL kan bidra genom att i planeringsarbetet tillsammans med kommunerna och låncykelföretag identifiera platser och resrelationer där låncyklar kan ge snabbare och smidigare resor.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Förslaget till beslut innebär inga kostnader för SL.”

MP- och V-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag om bifall till deras gemensamma reservation i SL:s styrelse:

LS 1002-0138

”Idag finns en bred samsyn på att resor med cykel ska främjas och cykelinfrastrukturen byggas ut i Stockholms län. Tyvärr gör den moderatledda alliansen i SL:s styrelse alltför lite för att leva upp till ambitionerna.

Vd:s förslag till yttrande över Vänsterpartiets motion visar tydligt på de brister som idag finns när det gäller cykelinfrastrukturen och de åtgärder som presenteras är långt ifrån tillräckliga för att komma tillrätta med bristerna. En handfull nya cykelparkeringar, totalt 19 stycken, är allt man lyckas presentera trots att behovet är enormt.

Den inventering som SL genomfört av länets cykelparkeringar uppvisar också brister. Inventeringarna gjordes under en dag och omfattade enbart tunnelbane- och pendeltågsstationer. Det är motsägelsefullt att SL å ena sidan hävdar att man genom inventeringen skaffat sig kunskap om hur situationen ser ut när det gäller cykelparkeringar, men samtidigt menar att man på grund av bristande kunskap inte kan lägga ut någon information på hemsidan.

Om SL menar allvar med sina ambitioner att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidra till ett hållbart transportsystem måste större press sättas på kommunerna för att få till stånd bättre cykelparkeringar i anslutning till stationer, terminaler och hållplatser. Det ter sig märkligt att arbetet med att bygga infartsparkeringar för bilar pågått länge i samverkan med kommunerna medan cykelparkeringar, enligt SL, bör ses som en kommunal angelägenhet.

Om ambitionen att ’hela resan’ ska fungera måste ett större fokus läggas på cyklisterna, så att cykel och kollektivtrafik kan samverka för att minska behovet av bilresor i Stockholms län och möjliggöra smidiga kollektivtrafikresor från dörr till dörr.”

Ärendet och dess beredning

Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) har i en motion (bilaga), väckt den 9 februari 2010, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) att arbeta för att antalet cykelparkeringar kraftigt utökas vid busshållplatser, tunnelbane- och pendeltågsstationer samt i övriga delar av kollektivsystemet, *att* uppdra åt (SL) tillsammans med kommunerna göra en beräkning av behovet av utökade cykelparkeringar samt kostnaden för detta, *att* uppdra åt WÅAB (Waxholms Ångfartyg AB) att utreda hur nya båtlinjer kan möjliggöra för gångtrafikanter och cyklisterna att korta sin restid, *att* uppdra åt SL att lyfta frågan med kommunerna om säkrare samt bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, *att* uppdra åt SL att tillse att det på SL:s hemsida kan utlä-

LS 1002-0138

sas var det finns parkeringsmöjligheter för cyklar, *att* tillse att SL verkar för att fler platser i anslutning till hållplatser och stationer får låncyklar.

Yttranden har inhämtats från AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB.

Tf landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 10 februari 2011 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad.

AB Storstockholms Lokaltrafik:s styrelse har den 5 oktober 2010 avgett yttrande enligt verkställande direktörens förslag (bilaga).

MP- och V-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att styrelsen beslutar föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen.

”Idag finns en bred samsyn på att resor med cykel ska främjas och cykelinfrastrukturen byggas ut i Stockholms län. Tyvärr gör den moderatledda alliansen i SL:s styrelse alltför lite för att leva upp till ambitionerna.

Vd:s förslag till yttrande över Vänsterpartiets motion visar tydligt på de brister som idag finns när det gäller cykelinfrastrukturen och de åtgärder som presenteras är långt ifrån tillräckliga för att komma tillrätta med bristerna. En handfull nya cykelparkeringar, totalt 19 stycken, är allt man lyckas presentera trots att behovet är enormt.

Den inventering som SL genomfört av länets cykelparkeringar uppvisar också brister. Inventeringarna gjordes under en dag och omfattade enbart tunnelbane- och pendeltågsstationer. Det är motsägelsefullt att SL å ena sidan hävdar att man genom inventeringen skaffat sig kunskap om hur situationen ser ut när det gäller cykelparkeringar, men samtidigt menar att man på grund av bristande kunskap inte kan lägga ut någon information på hemsidan.

Om SL menar allvar med sina ambitioner att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidra till ett hållbart transportsystem måste större press sättas på kommunerna för att få till stånd bättre cykelparkeringar i anslutning till stationer, terminaler och hållplatser. Det ter sig märkligt att arbetet med att bygga infartsparkeringar för bilar pågått länge i samverkan med kommunerna medan cykelparkeringar, enligt SL, bör ses som en kommunal angelägenhet.

LS 1002-0138

Om ambitionen att 'hela resan' ska fungera måste ett större fokus läggas på cyklisterna, så att cykel och kollektivtrafik kan samverka för att minska behovet av bilresor i Stockholms län och möjliggöra smidiga kollektivtrafikresor från dörr till dörr."

Waxholms Ångfartygs AB:s styrelse har den 5 oktober 2010, i enlighet med förvaltningens förslag, avgett följande yttrande.

"Cyklar kan medföras i såväl Waxholmsbolagets skärgårds- som hamntrafik. Några speciella linjer för cyklister eller gångtrafikanter har dock aldrig planerats. Samordning med övrig kollektivtrafik är ledstjärnan för WÅAB:s planering.

Även eventuellt nya båtlinjer på Stockholms inre vatten bör planeras utifrån kopplingen till SL:s kollektivtrafik. Detta utesluter inte att trafiken även passerar såväl cyklister som gångtrafikanter. Båda kategorierna har förmodligen valt att cykla eller gå av olika skäl, så de torde främst vara intresserade av båttrafik på korta sträckor som tar dem över ett vatten och inte går parallellt med gång- eller cykelvägar. Linjen till Hammarby sjöstad är ett exempel på sådan trafik.

Om/när projektering av nya fartyg för trafik på Stockholms inre vatten planeras, bör naturligtvis möjligheten att ta med cyklar tillgodoses."

Bilagor

Motion 2010:1

Stockholm har under de senaste åren vuxit med över 30 000 nya invånare varje år. Kollektivtrafiken har inte byggts ut i motsvarande takt och har nu nått kapacitetstaket. Kollektivtrafikandelarna ökar inte gentemot bilismen och forskning visar att bilens andelar även kommer att öka framöver. Vi måste göra allt vi kan för att ta klimatmålen och klimathoten på största allvar. Kollektivtrafiken måste bli ett attraktivt alternativ där hela resan fungerar – från dörr till dörr.

Många av oss resenärer besväras av glesa avgångar på framförallt busslinjer och pendeltåg i ytterförorter och i Stockholms kranskommuner. Vi har ofta stora avstånd att förflytta oss innan vi når en hållplats eller station, kanske både vid resans början och vid vår slutdestination. Många av oss använder därför cykeln som en del av resan för att nå vårt slutmål. Att cykla är att värna om hälsan. Man kommer också förhållandevis snabbt fram utan att belastas miljön eller trängseln. Andelen cyklister över tullsnittet har ökat och är nu 70 000 - 75 000 per dygn.

Tågbolaget DSB i Danmark förbättrade parkeringen av cyklar vid stationerna vilket medförde att andelen tågresenärer ökade med 20 procent. SL har inlett en försöksverksamhet där cyklar, tack vare en anordning bak på bussen, kan tas med på vissa linjer. Detta system behöver utvecklas men kommer ändå inte att vara tillräckligt.

Lånecyklar i Stockholm är en succé och behöver byggas ut på fler platser, så att möjligheterna att låna eller lämna en cykel förbättras. Det är bra att det numera också går att köpa årskort för hyrcyklar med SL-Accesskortet. Men det hjälper bara dem som har Stockholms innerstad som slutdestination.

Nu har SL för första gången gjort en inventering över antalet cyklar vid tunnelbane- och pendeltågsstationerna vid en viss tidpunkt. Siffrorna visar att överbeläggningen är kraftig, på vissa ställen var antalet cyklar fem gånger fler än antalet cykelställ. Störst överbeläggning finns inom Stockholm stad men bristerna är också stora i kranskommunerna. Idag avstår säkerligen många från att använda sin cykel på grund av brist på parkeringsmöjligheter. En hel del av dem tar bilen istället.

SL:s riktlinjer för infartsparkering ”Ripark” ter sig märkliga. SL delfinansierar infartsparkeringar för bilister men inte för cyklister. Detta trots att det per parkeringsplats för bil skulle kunna rymmas ett tiotal cyklar. SL har inte heller tagit sin del av ansvaret gentemot kommunerna genom att påtala det behov som finns av cykelparkeringar i anslutning till hållplatser och statio-

LS 1002-0138

ner. Det är också en brist att det på SL:s hemsida inte går att utläsa var det finns cykelparkeringar.

Standarden på cykelparkeringarna är ofta under all kritik. I de flesta fall saknas tak och säkra anordningar för att kunna ställa ifrån sig cykeln och lita på att den är intakt när man hämtar den. Många ställer därför ifrån sig cykeln nära stationsentréerna för att minska risken för stöld eller åverkan. Därmed försämras tillgängligheten för gångtrafikanter allvarligt, med risk för fall-olyckor och framkomlighetsproblem.

Även möjligheten att medföra cykel på Wåabs fartyg måste förbättras. Den ansvarsfördelning som idag finns mellan båttrafiken och övrig kollektivtrafik är inte bra, utan båttrafiken borde ses som en självklar del av vårt kollektivtrafikresande. Idag saknas helt analys över vilka båtlinjer som borde finnas utifrån gångtrafikanter och cyklisters behov. På den populära linjen vid Hammarby sjöstad är det fullt med cyklister.

Vänsterpartiet föreslår landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt SL att arbeta för att antalet cykelparkeringar kraftigt utökas vid busshållplatser, tunnelbane- och pendeltågsstationer samt i övriga delar av kollektivtrafiksystemet,

att uppdra åt SL att tillsammans med kommunerna göra en beräkning av behovet av utökade cykelparkeringar samt kostnaden för detta,

att uppdra åt WÅAB att utreda hur nya båtlinjer kan möjliggöra för gångtrafikanter och cyklister att korta sin restid,

att uppdra åt SL att lyfta frågan med kommunerna om säkrare samt bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken,

att uppdra åt SL att tillse att det på SL:s hemsida kan utläsas var det finns parkeringsmöjligheter för cyklar,

att tillse att SL verkar för att fler platser i anslutning till hållplatser och stationer får låncyklar.

Gunilla Roxby Cromvall (V)

Håkan Jörnehed (V)

Saime Bilici (V)

Jan Strömdahl (V)

Sverre Launy (V)

Thomas Magnusson (V)

Birgitta Sevefjord (V)

Mats Skoglund (V)

Gilda Cordóva Osorio (V)

Kerstin Pettersson (V)

Tf landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Förvaltningens förslag och motivering

Idag arbetar SL på olika sätt för att förbättra möjligheterna att cykla i anslutning till de olika slag av kollektivtrafik som erbjuds inom länet. Eftersom cykelställen oftast är placerade på gatumark ansvarar respektive kommun för cykelställen vid SL:s stationer och hållplatser. I sitt yttrande över motionen beskriver SL olika satsningar som SL medverkar i för att främja cyklandet.

Inom Waxholmsbolagets skärgårds- och hamntrafik kan cyklar medtagas. Waxholmsbolaget ställer sig positivt till att möjligheten att ta med cyklar beaktas i samband med ev projektering av nya fartyg för trafik på Stockholms inre vatten.

SL har i sitt yttrande över motionen lämnat kommentarer till förslagen som motionen innehåller och dessa återges nedan:

- *Att uppdra till SL att arbeta för antalet cykelparkeringar kraftigt ökar ...*
- *Att uppdra åt SL att lyfta frågan med kommunerna om säkrare samt bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken*

SL anser att - eftersom cykelställen oftast är placerade på gatumark - att respektive kommun normalt bör ansvara för cykelställen, både för kostnader för cykelställ samt drift och underhåll av dessa.

- *Att uppdra åt SL att tillsammans med kommunerna göra en beräkning av behovet av utökade cykelparkeringar samt kostnaden för detta.*

SL anser att cykelparkeringar vid hållplatser och stationer normalt är en fråga där väghållare och kommuner har ansvaret. Behov av utökning av cykelparkeringar kan till exempel med fördel hanteras i kommunala cykelplaner.

- *Att uppdra åt SL att tillse att det på SL:s hemsida kan utläsas var det finns parkeringsmöjligheter för cyklar*

Eftersom det idag inte finns tillförlitlig och uppdaterad information om förekomsten av cykelparkeringar och anslutande cykelvägar i länet ser SL idag ingen möjlighet att informera om detta på ett bra sätt.

- *Att tillse att SL verkar för att fler platser i anslutning till hållplatser och stationer får låncyklar*

SL ställer sig positivt till en utveckling av systemet med låncyklar. SL kan bidra genom att i planeringsarbetet tillsammans med kommunerna och låncykelföretag identifiera platser och resrelationer där låncyklar kan ge snabbare och smidigare resor.

LS 1002-0138

Med hänvisning till vad som anförts från SL och Waxholmsbolaget föreslås att motionen ska anses besvarad.

Miljökonsekvenser av beslutet

Ett ökat cyklande bedöms medföra gynnsamma miljökonsekvenser.

Datum
2010-09-13

Identitet

Informationssäkerhetsklass

Vår referens
Ragna Forslund
08 – 686 1959

Styrelsen

Yttrande över motion 2010:1 om att SL ska se cykling som en del av hela resan

Bakgrund

I motion 2010:1 från Vänsterpartiet föreslås landstingsfullmäktige ge SL i uppdrag att arbeta för att antalet cykelparkeringar utökas, att SL tillsammans med kommunerna beräknar behovet och kostnaderna av utökade cykelparkeringar samt säkrare och bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken och att det på SLs hemsida finns information om var cykelparkeringarna finns. Motionen bifogas

SL instämmer i vikten av att se cykel som en del av hela resan. Att kombinera kollektivtrafik med cykling ger goda förutsättningar för smidiga och snabba resor från dörr till dörr. Detta kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen och bidra till en utveckling mot ett hållbart transportsystem.

SLs arbete för att främja cykling

Idag arbetar SL på olika sätt för att förbättra möjligheterna att cykla.

Genom att bygga ut cykelparkeringar vid hållplatser och stationer underlättas resan från t.ex. hemmet till kollektivtrafiken, och även behovet av omstigningar minskar. Eftersom cykelställen oftast är placerade på gatumark ansvarar respektive kommun för cykelställen vid SLs stationer och hållplatser. Kommunerna ansvarar både för kostnader för cykelställ samt drift och underhåll av dessa. När SL tillsammans med respektive kommun identifierar ett behov av att utöka eller bygga en ny infartsparkering ska det alltid undersökas om det dessutom finns behov av cykelparkering. Även här står respektive kommun normalt för kostnaderna för cykelställen samt drift och underhåll av dessa. SL förordar cykelställ med fastlåsning av ramen – inte bara framhjulet. Dessutom bör det finnas tak.

Inom ramen för de s.k Trimningsåtgärderna (åtgärder fördelade mellan Stockholm stad, SL och Trafikverket med finansiering av trängsel-skattepengar) avsattes det för 2010 medel för att bekosta upprustning och nybyggnation av flertalet cykelparkeringar i anslutning till SLs stationer runt om i hela länet. Valet av platser för nya cykelparkeringar grundar sig på den inventering av cykelparkeringar vid samtliga pendeltågstationer och samtliga tunnelbanestationer utanför tullarna i hela länet som SL genomförde 2009. Inventeringen omfattade ej busshållplatser, bussterminaler eller

Datum

Identitet

Informationssäkerhetsklass

båtanslutningar. Inventeringen visade att det på flertalet platser var överbelagt med cyklar och att standarden var dålig. Under 2010 har projektering genomförts och bygghandlingar tagits fram för cykelparkeringar vid 19 stationer, varav 10 i Stockholms kommun. I augusti 2010 påbörjades byggandet av en del av cykelparkeringarna.

Till SLs satsningar på cyklar hör också ett projekt med "låst infartsparkering" för cyklar som ingår i konceptet "Smart Infartsparkering Sickla". "Nyckeln" till cykelgaraget blir SL Access-kortet med giltig biljett

I dialogen med kommuner i deras planarbete verkar SL vidare för att gång- och cykelvägar till SL-trafiken ska utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionshinder. Utformningen ska utgå från ett barnperspektiv.

SL har sedan några år haft ett samarbete med Clear Channel som bland annat har produkten City Bikes. City Bikes erbjuder låncyklar på en mängd olika platser i Stockholms innerstad. I Stockholm finns ungefär 1000 cyklar att låna. Samarbetsavtalet innebär att SL tillhandahåller försäljning av lånekort på SL Center för att bidra till användningen av cyklarna. City Bikes driver utvecklingen av tillgänglighet och utvidgning av systemet med låncyklar. SL har framfört önskemål till Clear Channel om fler cykelställ, både i centrala Stockholm och i kranskommunerna. Clear Channel är positiva till att utöka antalet utlåningsplatser i city men (enligt uppgift från Clear Channel) på grund av vissa invändningar hos stadsdelsförvaltningar och kommuner samt långa handläggningstider har man problem att få fram de tillstånd som krävs för att kunna utöka servicen. Clear Channel diskuterar också med flera kommuner, däribland Solna kommun, om att kunna erbjuda denna tjänst även där. SL har mot denna bakgrund valt att i olika sammanhang gentemot berörda kommuner framföra önskemål om fler utlåningsplatser och snabbare handläggning.

Att ta med cykel i SL-trafiken är ett annat sätt att kombinera cykel med kollektivtrafik. Detta bedöms speciellt intressant för fritidscyklning. Cykeltransport tillåts idag på pendeltåg, Saltsjöbanan och försöksvis 2009-2010 på ett antal busslinjer, högtrafik vardagar undantaget. Det är alltid tillåtet med sparkcykel och hopfällbar cykel som förvaras i skyddsöverdrag. Försöket med cykel på buss kommer att utvärderas under 2010. Samverkan har även inletts med Cykelfrämjandet.

SL arbetar med åtgärder för att påverka resenärer att resa mer hållbart, och där kombinationen cykel och kollektivtrafik är en viktig del. I rådgivningen som företagsförsäljningen erbjuder företag och organisationer i länet undersöks alltid möjligheterna att få fler att cykla. I samarbete med Trafikverket får företag som intresserar sig för frågan stöd och hjälp av cykelkonsulter.

På webbplatsen Trafiken.nu – som är ett samarbete mellan SL, Trafikverket och Stockholms stad – finns en reseplanerare där det är möjligt att jämföra olika transportsätt med varandra. Här redovisas bilresande, kollektivtrafik,

cykel och olika kombinationer däremellan. Reseplaneraren visar t ex möjligheter att cykla en del av sträckan och åka kollektivtrafik en del. Det går även att söka på resor där man får ta med cykeln (stöd finns för pendeltåget och Saltsjöbanan). Utvecklingsarbete pågår för att förbättra tjänsten ytterligare.

SL ska under 2010-2012 delta i projektet "Regional cykelstrategi" inom SATSA II, vilket är ett samverkansprojekt mellan SL och regionens aktörer Regionplanekontoret, Trafikverket, Länsstyrelsen och Kommunförbundet i Stockholms län. Syftet med cykelstrategin är att skapa en regional plattform för cykelfrågan i Stockholms län. En inventering av cykelstråken ska genomföras, det utpekade nätet av regionala cykelstråk ska revideras och parallellt med detta ska en regional cykelplan arbetas fram. Delprojektet syftar också till att hitta lösningar för billigare cykelinfrastruktur samt att lyfta frågan om rekreations- och fritidscyklism i Stockholms län. I arbetspaketet ingår utpekande av ett regionalt nät av cykelvägar för rekreations- och fritidsändamål.

Kommentarer till förslagen i motionen

1) Att uppdra åt SL att arbeta för att antalet cykelparkeringar kraftigt utökas vid busshållplatser, tunnelbane- och pendeltågsstationer samt i övriga delar av kollektivtrafiksystemet

SL ser mycket positivt på att det finns säkra, trygga och väl utformade cykelparkeringar i anslutning till SL-trafiken. I olika sammanhang, till exempel yttrandet över kommunala planer, pekar SL på behovet av bra parkeringsmöjligheter för cykel och bra cykelvägar till hållplatser och stationer. Under år 2010 har SL byggt ut ett antal cykelparkeringar inom ramen för Trimmingsåtgärder tillsammans med Trafikverket och Stockholms stad. Eftersom cykelställen oftast är placerade på gatumark menar dock SL att respektive kommun normalt bör ansvara för cykelställen, både för kostnader för cykelställ samt drift och underhåll av dessa.

2) Att uppdra åt SL att tillsammans med kommunerna göra en beräkning av behovet av utökade cykelparkeringar samt kostnaden för detta

SL har under 2009 inventerat cykelparkering vid samtliga pendeltågstationer och samtliga tunnelbanestationer utanför tullarna i hela länet. Denna inventering ligger till grund för en nybyggnad som nu sker på flera platser. Cykelparkeringar vid hållplatser och stationer ser SL normalt som en fråga där väghållare och kommuner har ansvaret. Behov av utökning av cykelparkeringar kan till exempel med fördel hanteras i kommunala cykelplaner.

3) Att uppdra åt WÅAB att utreda hur nya båtlinjer kan möjliggöra för gångtrafikanter och cyklister att korta sin restid

SL ser positivt på att WÅAB utreder hur båtlinjer kan bidra till snabbare resor för resenärerna.

Datum

Identitet

Informationssäkerhetsklass

4) Att uppdra åt SL att lyfta frågan med kommunerna om säkrare samt bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken
Se svar på punkt 1).

5) Att uppdra åt SL att tillse att det på SLs hemsida kan utläsas var det finns parkeringsmöjligheter för cyklar

SL instämmer i att det kan vara positivt att informera om parkeringsmöjligheter för cykel på sl.se och i samband med reseplanering. En förutsättning är dock korrekt och uppdaterad information. Eftersom det idag inte finns tillförlitlig och uppdaterad information om förekomsten av cykelparkeringar och anslutande cykelvägar i länet ser SL idag ingen möjlighet att informera om detta på ett bra sätt.

6) Att tillse att SL verkar för att fler platser i anslutning till hållplatser och stationer får låncyklar

SL ställer sig positivt till en utveckling av systemet med låncyklar. De som idag driver utvecklingen av tillgänglighet och utvidgning av systemet är den privata aktören Clear Channel med produkten City Bikes. SL kan bidra genom att i planeringsarbetet tillsammans med kommunerna och låncykelföretag identifiera platser och resrelationer där låncyklar kan ge snabbare och smidigare resor.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Förslaget till beslut innebär inga kostnader för SL.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på motionen 2010:1 överlämna verkställande direktörens förslag till yttrande.

Göran Gunnarsson
Verkställande direktör

Amanda Svensson
Tf trafikdirektör

Bilaga

Motion 2010:1 om att SL ska se cykling som en del av hela resan