

Cyklingsutredningen N 2010:08
Regeringskansliets utredningsavdelning i Malmö
Box 187
201 21 Malmö

Förstärk kopplingen cykel och kollektivtrafik

Som anføres i Cyklingsutredningens direktiv är det viktigt att det finns attraktiva cykelparkeringar vid stationer och andra knutpunkter för att stödja en ökning av kombinationsresorna med kollektivtrafik och cykel. Också möjligheten att ta med cykel på tåg och buss har betydelse i sammanhanget.

Alla kollektivresor förutsätter att resenären tar sig till tåget eller bussen på ett eller annat sätt. Då är cykeln ofta ett utomordentligt alternativ. Den vidgar väsentligen kollektivtrafikens upptagningsområde jämfört med gång. Men det förutsätter säkra och skyddade cykelparkeringar. I exempelvis ett föregångsland som Holland spelar detta en viktig transportpolitisk roll. Under 1990-talet satsade holländarna 500 miljoner Euro på cykelparkeringar vid stationerna, vilket lett till att 40 procent av tågresenärerna numera använder cykel för att komma till dit.¹

Även i andra änden spelar cykeln en allt viktigare roll. I länder som Tyskland, Holland, Frankrike, utvecklas exempelvis smidiga och rationella låncykelsystem för att underlätta för kollektivtrafikresenärer att komma till slutdestinationen lokalt.

Också möjligheten att ta med sig cykel på tåg och buss kan ha stor betydelse i såväl det dagliga resmönstret som ett långväga resande. Även här finns föregångsexemplen i andra europeiska länder. I de flesta länder kan man, mot en avgift, medföra cykel på regional tåg eller distansbuss, i regel också på fjärrtåg.²

Begränsat i Sverige

I Sverige är möjligheterna små, som bekant. SJ AB, som i ett försök för något år sedan, tillät cykel på vissa avgångar, har slutat med detta. Idag har inte SJ längre ”någon cykelhantering” varför man inte får ta med sig cykel ombord (utom hop-

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

² En översikt finns i rapporten Cykel på tåg, 2010:1
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6448/100475_cykel_pa_tag.pdf.

fällbar som klassas som bagage). Fram till 2011-12-11 var Kalmar-Alvesta den enda SJ-sträcka där cykel var tillåten. Efter det att Veolia övertagit trafiken med Öresundståget, finns det *inte ett enda SJ-tåg* där cykel tillåts.³ En orsak till SJs misslyckande var de onödiga besvärligheterna i samband med cykelhanteringen. I stället för att som på kontinenten låta resenärerna själva lasta ombord sina cyklar, sköttes detta av särskild personal, innebärande såväl kostnader som krångel för både resenärer och SJ.

Veolia medger cykel på vissa avgångar och sträckor, exempelvis Stockholm-Malmö, dock bara några få avgångar per vecka. Övriga operatörer uppvisar varierande praxis, dock ingen med någon större entusiasm. Insikten om att de båda trafikslagen kan förstärka varandra har ännu inte fått fäste i praktiken.

Stockholms län

Stockholms län har en särställning. Här sker mer än hälften, 55 procent, av landets kollektivresande.⁴ Vad AB Storstockholms Lokaltrafik SL gör, och inte gör, har därför stor betydelse.

På pendeltåg och Saltsjöbanan kan cykel medföras, dock inte på morgonen och eftermiddagen, och inte till och från Centralstationen, innebärande avsevärda begränsningar. På övriga kollektiva färdmedel är cyklar förbjudna, alltså spårvagnar, tvärbanan, tunnelbanan och bussar.

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.⁵

Resultatet har dock sina orsaker i försökets uppläggning och den ekonomiska utvärderingen.⁶

Åtgärder behövs

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 som det numera heter, 40

³ Fram till 2011-12-11 delades ansvaret för Öresundståget. SJ svarade för sträckan Kalmar-Alvesta och DSBBFirst för Alvesta-Köpenhamn.

⁴ Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband. Transek rapport 2006.

⁵ Återrapportering av försök med cykel på buss. AB Storstockholms Lokaltrafik, rapport 2010-11-10.

⁶ 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.

procent inom två kilometer. Det finns en stor potential att öka andelen som cyklar till resecentra, men också det totala resandet med tåg och buss.⁷

Men då behövs en rad åtgärder för att skapa förutsättningar.

De viktigaste är, enligt Kollektivtrafikant Stockholm, följande:

1. Vid upphandlingen av kollektivtrafik bör generellt ombordutrymme för cyklar och annat skrymmande bagage krävas i villkoren. Detta gäller såväl den nationella trafikhuvudmannen, Trafikverket, som de regionala trafikhuvudmännen. Utöver cyklar kan det handla om barnvagnar, permobiler, rullatorer, skidor, kälkar och andra större tillhörigheter. Ett sådant generellt utrymme kan göras flexibelt så att storleken varierar efter säsongsefterfrågan.
2. 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 trafikhuvudmän. Nuvarande oklarheter gör att dagens cykelparkeringar är underdimensionerade i förhållande till såväl befintliga som latenta behov och har för låg kvalitet – innebärande att resenärer inte gärna använder dem annat än för sämre cyklar som inte längre är stöldbegärliga. Detta är, med några få undantag, den generella bilden i landet.
3. Ett statligt utvecklingsstöd behövs för att utveckla rationella och effektiva system för såväl parkering som ombordmedföring. IT-teknikens möjligheter till snabba och billiga övervaknings-, boknings- och betalssystem samt in- och utcheckning bör förstås användas också i detta sammanhang. En sådan utveckling kan påskyndas av statlig initialfinansiering.

Denna skrivelse har fastställts för expediering vid Kollektivtrafikant Stockholms styrelsesammanträde 2011-12-12.

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

⁷ <http://www.trafikverket.se/Privat/Resan-och-trafiken/Din-resa/Cykel/Cykel-pa-tag/>.