

YTTRANDE

Till
Södertälje kommun
Samhällsbyggnadskontoret
151 89 Södertälje
E-post: stadsmiljo@sodertalje.se

Yttrande över Cykelplan 2019, remissversion 2019-06-13

1. Allmänt

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn stöder en kraftfull satsning på cykling som transportmedel och välkomnar den vällovlige ansats för att öka cyklingen i Södertälje som kommer till uttryck i förslaget till Cykelplan 2019. Men vi saknar ett helhetsperspektiv och är kritiska till att förslaget i stort sett ser cykling isolerat och inte relateras till övrig stadsplanering och samhällsutveckling.

Bristen på helhetsperspektiv yttrar sig i att planen i princip baserar sig på den struktur kommunen har idag, det vill säga en struktur som i mycket stor utsträckning är dominerad av och beroende av bilen som transportmedel. Det är inte bara nödvändigt utan oundvikligt i ett framtidsperspektiv, där kommunen ska växa med 20 000 bostäder på 20 år, att denna dominans och detta beroende bryts. Och det har inte bara med omsorgen om klimatet och vår miljö att göra utan även det utrymme och kostnader som bilismen – oberoende av drivmedel - kräver. Vi menar att en cykelplan ska baseras på en framtida struktur för staden, vilken innefattar hela transportsystemet och vars utveckling tar sin utgångspunkt i cykling och andra platseffektiva, mindre miljöpåverkande, färdmedel och inte, som hittills, vara primärt anpassad för bilism.

Planen anger som målsättning att till år 2040 ska 25 % av alla resor under 5 km, 15 % av resorna 5-10 km och 5 % av resorna över 10 km ske med cykel. Utan att ha fått ta del av hur detta har räknats fram så vill vi ändå anföra att detta är alldeles för låga ambitioner, ja till och med ohållbart ur vad som är nödvändigt (och oundgängligt) ur klimatsynpunkt. Trots att inte heller vi kan anföra underlag för några beräkningar så vill ändå kräva att dessa mål ska uppnås ”redan” till år 2030.

Vi tror inte på att bra cykelbanor, cykelnät och annat som gör det enklare att cykla *i sig* gör att cyklingens andel av transporter ökar. I så fall hade cyklingen ökat sedan Cykelplan 2013 och de åtgärder som gjorts sedan dess. Men så är inte fallet; tvärtom! I synnerhet är det frapperande att bara 2 % av de resor som företas av 16-24-åringar företas med cykel! Över huvud taget är Södertäljes cykelmiljö inte så pass dålig att det *i sig* är orsaken till att så få cyklar. Här kan bara nämnas det häpnadssväckande faktumet att 39 % av befolkningen aldrig har tillgång till cykel! Det beror givetvis inte på den nuvarande cykelmiljön utan på attityder. Orsaker är enligt vår mening att de flesta har god ekonomi och råd att ha bil (och att använda den även när det egentligen inte är nödvändigt), att det är

bekvämt att ta bilen och – faktiskt – att det är enkelt att köra bil i Södertälje, med nästan alltid en god framkomlighet. Det finns såklart undantag, vid t ex den tid på vardagseftermiddagar då många ska hem efter arbete. (Men inom parentes kan sägas att om fler tog cykeln så skulle inte heller detta utgöra ett problem!)

I det följande redovisar vi våra synpunkter på förslaget till Cykelplan i enlighet med den uppdelning av strategier för att öka cyklandet som där görs, dvs de fem delarna **1) Säkert, framkomligt och gent cykelnät**, **2) Säker och tillgänglig parkering**, **3) God drift året runt**, **4) Möjliggör för kedjeresor och** **5) Uppmuntra till mer cykling**.

Vi vill också lägga till en strategi som är i direkt linje med det vi ovan anför om en utveckling som utgår från cykling och andra platseffektiva, mindre miljöpåverkande, färdmedel. Vi benämner den här strategi **0) Göra bilresor mindre attraktiva**. Detta är i direkt linje med planens mål om att öka cyklingens andel av transporterna. Egentligen en självklar strategi, men som ändå nogsamt undvikits. Det tycks som om det vid planens framtagande varit tabu att föreslå eller ens nämna åtgärder som kan påverka bilismen negativt.

2. Kommentarer till Strategier

Strategi 0) Göra bilresor mindre attraktiva

Denna av oss föreslagna strategin grundar sig på vår åsikt om att transportsystemets utveckling ska ta sin utgångspunkt i cykling och andra platseffektiva, mindre miljöpåverkande, färdmedel. Det kan vara enkelriktningar, genomfartsförbud, lägre hastigheter, trafikljus, väg-gupp, avsmalnande vägar, blomsterlådor och andra ”hinder”, och ytterst totalförbud utom för behörig trafik, på vissa vägar, ja även nedläggningar av vägar eller att enbart tillåta cykling på vissa. Det är en strategi av väl så stor betydelse som de övriga 1) -5) för att öka cyklandet (och andra platsbesparande, mindre miljöpåverkande, transportmedel).

Till saken hör att *denna typ av åtgärder är synnerligen billiga att genomföra – och kan genomföras snabbt*. Eftersom de inte heller ”anläggs” i egentlig mening så erbjuder de därtill möjligheten att prova under begränsad tid för att på basis av de erfarenheter som erhålls göra förändringar innan de blir ”definitiva”. Enkla försöksåtgärder kan också tillämpas även inför till exempel anläggandet av en cykelbana eller –väg. Innan man beslutar om en påkostad asfaltering kan man inleda med ett enklare underlag, t ex grus. Om det visar sig att behovet var stort så kostar man på en asfaltering; om inte kan man låta det vara, och har därmed sparat kanske stora pengar.

Inledningsvis anförde vi att stadens utveckling ska baseras på cykling och inte primärt till bilism. Detta implicerar, om man så vill, också att *undvika* anläggandet av nya vägar som i dagens läge, sett ur ”bilframkomlighetssynpunkt”, ”borde” byggts. Förutom att det innebär mindre kostnader så gör det ju bilresor besvärligare, därmed mindre attraktiva – vilket bäddar för större chans till cykling.

Strategi 1) Säkert, framkomligt och gent cykelnät

Som vi anförde inledningsvis tror vi inte att bra cykelbanor, cykelnät och annat som gör det enklare att cykla *i sig* gör att cyklingens andel av transporterna ökar. Dessutom anser vi att den existerande cykelmiljön är om inte bra så ändå ”något så när”. Med detta sagt så är det självklart att vi ser positivt

på en bättre cykelinfrastruktur. Och självklart är det trevligt om den uppfyller alla de 7 punkterna som anges i förslaget. Men det är förstås en idealbild som knappast kan uppnås ens med väldigt stora insatser.

När vi granskar den inventering med förslag på åtgärder som förslaget redovisar slås vi dels av hur ambitiös den är, dels vilka enorma kostnader som genomförandet av de olika åtgärderna innebär. Vi ifrågasätter inte kostnadsberäkningarna och självklart måste hårda prioriteringar göras vad gäller genomförandet. Men vi menar att många, eller kanske de flesta, av åtgärderna inte behöver göras så omfattande. Det finns något som heter ”Låt inte det bästa bli det godas fiende”. I detta fall kan det innebära att realisera en cykelväg utan att nödvändigtvis asfaltera den, eller att göra den dubbelriktad - bara för att exemplifiera.

Ett konkret och aktuellt (hoppas vi) exempel är det planerade regionala cykelstråket till Salem (Objektnr 22, Koppling mot Salem, beräknad kostnad 3.5 milj kr). Här har Salem redan för ett par år sedan förberett för en anslutning till Södertälje genom att dra fram en väg till överfarten. Men på Södertäljes sida sker ingenting. Med en mindre ambitiös ansats skulle man låtit sig nöja med att anlägga bara själva överfarten över sjöförbindelsen men låta bli att asfaltera hela sträckan fram till väg 225. Grusvägen duger, åtminstone initialt. Då skulle kostnaden kanske halveras – och projektet bli av! Hellre det än som det är nu, ingen förbindelse alls! Faktum är att denna överfart skulle innebära en stor lättnad inte minst för de som idag cykelpendlar från Salem/Rönninge till sin arbetsplats AstraZeneca i Östertälje. Och en länk som säkert skulle generera fler cykelpendlare!

Kort sagt: hellre flera åtgärder som inte är hundra procentiga än färre som är perfekta. Vi återkommer nedan med ett förslag till en ”användarpanel” eller referensgrupp. En sådan anser vi skulle göra stor nytta såväl vad gäller att prioritera i stort som vad gäller prioriteringar inom respektive länk eller sträcka. Kanske något kan bantas och i så fall realiseras tidigare? För att inte tala om cykelparkeringar! (vilket vi återkommer till).

Strategi 2) Säker och tillgänglig parkering

Vad gäller cykelparkeringar gäller i än högre grad än ovan uttrycket ”Låt inte det bästa bli det godas fiende”. Vi ifrågasätter här faktiskt de enormt höga ambitioner som målas upp i Cykelplan 2019. För kostnaden för bara en s k säker parkering med tak och ramlås skulle flera tiotals ställen kunna förses med cykelställ för korttidsparkering. Enkla, anbringade på/i mark eller kanske bara ett portabelt avlångt betongblock med skårer för hjul och med en bultad ring för lås, men som ändå uppfyller 95 % av behoven! Kostnad kanske 1.000 kr. (Ett sådant finns utanför Jula i Moraberg). Ty rena existensen av cykelställ visar såväl cyklister som omgivning att här är det ok att ställa cykeln – och de gör det möjligt att låsa fast cykeln; må så vara att det kräver en vajer men det har de flesta; om inte annat är ett sådant synnerligen billigt.

I ljuset av detta anser vi det ytterst märkligt att antalet sådana enkla cykelparkeringar till och med har *minskat* på senare tid! Ett synnerligen konkret exempel är att den långa rad med cykelställ som fanns på Stortorget's södra sida *togs bort* för ett par år sedan! Inte undra på då att de som trots detta tar cykeln ner till staden kanske ställer den mot ett träd mitt på gågatan. Den ”säkra” cykelparkeringen med tak som finns mot Kringlans södra vägg i all ära – den befinner sig ett par hundra meter från Lunahuset med biblioteket, konsthallen och gallerian. Och till råga på allt bara rymmer ett par tiotal cyklar.

Det saknas faktiskt cykelställ på ett stort antal ställen där de borde vara självklara. Utanför affärer, stormarknader, ... (och i de fall det rör mark som kommunen inte råder över så borde man uppmana/uppmuntra privata affärsinnehavare och andra markägare att ordna cykelställ utanför sina butiker, mottagningar etc). Och i de fall det finns cykelställ (ja, det finns på vissa ställen!) så har de plats bara för ett fåtal cyklar. Även om det ofta inte behövs mer plats i dagens icke-cyklade stad så är det inte särskilt inbjudande eftersom det nästan talar om att "här cyklar vi inte". På andra ställen där det verkligen finns stora behov av att ställa cykeln så räcker platserna inte till. Ett exempel är pendelstationen Södertälje Centrum.

Strategi 3) God drift året runt

Vi instämmer i stort sett i vad som här föreslås.

Strategi 4) Möjliggör för kedjeresor

Vi instämmer i stort sett i vad som här anförs och föreslås. Dock anser vi även här att det läggs överdrivet stort krav på cykelparkeringars kvalitet. Ett exempel är det som nämns om "vindskyddad" parkering. Vi tror inte att det kommer att generera en enda ny cyklist. Vad gäller förslagen om bevakning och dusch så uppfattar vi att sådant bara kan generera ett så litet antal nya cyklister att det knappast är värt kostnaden jämfört med hur många nya cyklister de många andra insatser och åtgärder som kan genomföras för samma kostnad. Visst kan detta vara bra i en framtid när cykling verkligen fått spridning - men där är vi ju inte än. Och hyrcykelsystem i all ära – inte heller det uppfattar vi är viktigt att prioritera jämfört med mycket annat. "Cykelgarage med service" kan möjligen vara relevant den dag cykling i Södertälje blir lika populärt som t ex i Lund eller Uppsala. Så det kan man t v ligga lågt med.

Strategi 5) Uppmuntra till mer cykling

Att uppmuntra till mer cykling – ja! Men det är tyvärr oerhört svårt. Vi instämmer i de förslag som ges i Cykelplanen. Men som vi ser det är det sådana praktiska åtgärder som redovisas under Strategi 0) – 4) som ger mest uppmuntran. Ordna cykelbanor och cykelnät, ordna cykelställ, etc. Helt enkelt (?) sådant som gör det mer inbjudande och enkelt att cykla jämfört med framför allt alternativet bil – vilket därför måste göras mindre inbjudande och besvärlig att nyttja, kort sagt mindre attraktivt! En viktig roll har här hur barnen uppfostras/uppmuntras. Att de tidigt lär sig att cykla – och så tidigt som möjligt får cykla till dagis och skola, självklart i vuxens sällskap upp till viss ålder. Lika viktigt är att de vuxna föregår med gott exempel. Det innebär såväl att själv cykla som att inte onödigtvis skjutsa barnet/en med bil till dagis/skola.

3. Kommentarer till Riktlinjer för utformning, drift och underhåll

Vi anser inte det nödvändigt med en så strikt indelning, klassificering, som föreslås. Orsaken är att krav på anpassning till någon av dessa kan innebära att arbetena för ett visst stråk, nät eller sträckning kan bli så omfattande att de inte alls blir av. Precis som vad gäller parkeringar och annat så anser vi att det är bättre att genomföra något, om än inte perfekt, än att det inte alls blir av. Ett exempel som nämnts är att kanske använda grus istället för asfalt.

Det finns också viss risk att huvudstråk måste förses med så många stopp och trafiksignaler pga korsningar, utfarer med mera att vana cyklister tar mindre vägar vid sidan om – och då onödiggörs ju en del av de kostsamma insatserna. Genom att pröva med enklare insatser och se hur de faller ut så skapas erfarenhet av vad som bör genomföras definitivt.

Vad gäller dimensionering och riktlinjer för utformning tycker vi det är bra med den typ av underlag som förelås, med konkreta uppgifter, dimensioner etc för utformningen. Men precis som beträffande klassificering anser vi det är viktigt med flexibilitet vad gäller tillämpning för att inte fördröja eller helt förhindra genomförandet i vissa fall.

4. Förslag om referensgrupp att bistå vid prioritering av åtgärder

Vi har studerat inventeringen av och förslagen till åtgärder. Men ett yttrande av denna karaktär kan knappast anses som rätt plats för att redogöra för våra synpunkter, inte minst därför att de kan vara rätt detaljerade. Men också för att vi inte har insikt i vare sig budget eller tidplan, eller känner till fakta som direkt omkullkastar vad vi anför. Därför föreslår vi att det formeras en politiskt oberoende referensgrupp, ”användarpanel”, bestående av personer med mycket god erfarenhet av såväl cykling som av Södertälje som kommun. En sådan kan från tid till annan anlitas av det/de projekt som arbetar med genomförandet av cykelrelaterade åtgärder. Det kan vara personer utanför eller från organisationer av relevans. Vad gäller det senare står Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn självfallet till förfogande. Huvuduppgiften för en referensgrupp skall vara att på basis av budget, tidplan och fakta bistå vid prioriteringen mellan olika åtgärder.

Kontaktpersoner i detta ärende är förutom undertecknad även Lars Klasén, 073-563 80 01, lars.klasen@telia.com

Södertälje den 15 oktober 2019

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn

Lars Ljungdahl
Remissansvarig Södertälje
0705669519, lars@photonik.se