



Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Stockholms Naturskyddsförening

Stockholm 2004-09-09

Stadsbyggnadskontoret
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Synpunkter på förslag till detaljplan för Citybanan, station Odenplan S-TDp 2004-02491-54

Sammanfattning

- Vi tycker att det är positivt att kollektivtrafiken byggs ut för möjliggöra tätare turer med pendeltåg och regiontåg och bättre bytesmöjligheter mellan olika kollektivtrafiksystem.
- Vi tycker att det är fel att förbjuda cyklister på de nya stationerna. Istället vill vi att stationerna anpassas för passagerare med cykel, rullstol och barnvagn t.ex. vid dimensionering av hissar.
- Antalet cykelparkeringsplatser måste täcka det ökade behovet som kommer av att cyklingen ökar i Stockholm.
- Cykelparkering på markytorna vid stationerna kommer troligtvis inte att räcka till utan cykelförvaring inomhus måste också planeras in för att undvika kaos vid stationsentréerna.
- Undersök möjligheten att i Köpenhamns efterföljd möjliggöra inrättandet ett privat drivet cykelcenter vid stationen med cykelservice och cykeluthyrning.

Odenplan en viktig bytespunkt också för cyklister

Med den nya station Odenplan kommer en ny bytespunkt av hög kvalitet att skapas i Stockholms kärna. Bytesmöjligheten till den gröna tunnelbanegrenen, alla pendeltågslinjer, stombussarna och i framtiden tunnelbanan till Karolinska sjukhuset kommer att samla många resenärer. En betydande andel av resenärerna kan förväntas vilja cykla till eller från Odenplans station eller resa till eller från stationen med sin cykel. Cyklandet i Stockholm har under den senaste femårsperioden fördubblats i innerstaden och ytterligare ökning är att vänta när cykelvägnätet byggs ihop. Den ökade cyklingen är en del av stadens åtgärdsprogram för kväveoxider och partiklar liksom arbetet mot trafikträngsel. Ur ett folkhälsoperspektiv är ökat cyklande också positivt för arbetet med att få fler stockholmare fysiskt aktiva. Planeringen av Odenplans station måste därför planeras utifrån att fler kommer att använda cyklar i och kring stationen. Detta måste föras in i planeringen .

Cykeln en del av "hela resan"

I Europa har ett nytt tänkande vunnit insteg om att kollektivtrafikoperatören ska ta ansvar för och underlätta hela resa eftersom ingen resekedja är starkare än den svagaste länken. SL som kommer vara trafikoperatör på Citybanan har föreslagit att ett av bolagets kärnvärden ska vara "Ansvar för hela resan" (Strategiskplan 2004-2008 remissutgåva). Att lösa trafikantens hela resa inbegriper givetvis även trafikanter som cyklar till stationen för att där parkera cykeln och fortsätta med tåg till sitt arbete. Det inbegriper även cyklister som kanske vill ta en cykeltur i länets utkanter och för det ändamålet behöver ta med cykeln på pendeltåget. Förutsättningarna finns redan bland annat genom att de nya pendeltågsvagnar

som SL har beställt har ett "flexiutrymme" där cyklar, barnvagnar, bagage med mera kan förvaras utan att störa andra passagerare.

Köpenhamn en förebild

Danmark är en förebild i att planera för kollektivtrafikens samordning med cyklar. Framför allt är huvudstaden Köpenhamn något att ta intryck av. Där invigdes för ett par år sedan den nya Metron som i likhet med Citybanan går på ett stort djup under mark och har stationer i innerstaden. Metron i Köpenhamn tillåter cyklister vid alla tider på dygnet och har utrustat varje station med ett videoövervakat och rymligt cykelgarage med ingång från biljetthallen. Samordning mellan cykel och tåg är således varken omöjlig eller besvärlig.

Tillåt cyklister vid nya stationerna

I förslaget till station Odenplan vill Banverket och staden att cyklister ska vara förbjudna att av säkerhetsskäl använda stationen. Denna betydande inskränkning framgår inte av utsända remisshandlingar vilket är märkligt eftersom Karlbergs station, som Odenplan ersätter, tillåter cyklister under icke-rusningstrafik. Motivet för att förbjuda cyklister är enligt uppgift på samrådsmötet säkerhet vid utrymning vid händelse av brand.

Förbudet för cyklister är i vårt tycke alltför dåligt underbyggt av staden och Banverket som t.ex. inte tagit med i sina beräkningar att cyklister redan är förbjudna i pendeltågstrafiken under de tider då det är trängsel i systemet på morgon och eftermiddag. Skrymmande bagage, rullstolar och barnvagnar utgör på samma sätt ett hinder vid utrymning men förbjuds glädjande nog inte. Även förekomsten av inpasseringssystem kan på ett mer betydelsefullt sätt försvåra en eventuell utrymning. Det kan också uppfattas som märkligt att Södra station som också är en inomhusstation inte omfattas av ett liknande förbud.

De negativa konsekvenserna av att förbjuda cyklister står inte heller i proportion till eventuella säkerhetsvinster. Om cyklister förbjuds att använda station Odenplan och station City återstår för de boende i Vasastan, Kungsholmen, Norrmalm och Östermalm att cykla till Sundbyberg respektive Solna för att ta med sin cykel på norrgående pendeltåget.

I stället för ett förbud tycker vi att stationen ska anpassas till cyklister genom att längden på hissar anpassas för att passa även en cykel. Det är viktigt att både unga och gamla och folk med krämpor har möjlighet att ta med cykeln ned på plattformen och vidare ut i länets vackra omgivningar.

Cykelparkeringen måste vara tillräcklig

Den nya station Odenplan förväntas få ett ökat antal passagerare från dagens 40 000 till 120 000. Flertalet, ca 70 %, är givetvis resenärer som byter mellan pendeltåg och tunnelbana men många kommer även att vara cyklister som byter till pendeltåg och tunnelbana. Behovet av ordnad cykelparkering kommer att vara mycket stort. Redan idag är området vid Karlbergs station som används för cykelparkering kraftigt underdimensionerat. Antalet platser är ca 80 st medan antalet cyklar, vid en räkning i september 2003, var 166 st dvs över 200 % beläggning. För Odenplan är bristen på cykelparkeringsplatser också stor. Följden av en dålig planering är ett kaos som ser illa ut och ställer till besvär både för cykelpendlare, gående och funktionshindrade, i synnerhet synskadade.

I de parallella uppdragen som SBK lagt ut redovisar vissa arkitektbyråer inga cykelparkeringsplatser alls medan andra visar ett fåtal. Detta är oroande eftersom markytorna kring stationsentréerna är begränsade och dålig framförhållning kan leda till en värre orda än vad som idag bevitnas vid Karlberg. Vi föreslår därför att cykelparkeringsgarage med plats för åtminstone 200 cyklar redan nu planeras in som en del av stationsbyggnaderna. Ingången till cykelrummet bör vara i anslutning till stationen eller biljetthallen. Erfarenheter hur detta löses kan hämtas från Köpenhamns kommun och järnvägsföretaget DSB. Kostnad för

ytterligare bergssprängning eller schaktning torde vara obetydlig jämfört medkostnaderna för att i ett senare skede lösa problemet på markytan.

Bygg ett cykelcenter som DSB gör

Slutligen vill vi föreslå att man utreder vilka betingelser som behövs för att möjliggöra etableringen av ett cykelcenter vid station Odenplan eller City med t.ex. cykelservice och cykeluthyrning. Exempel på cykelcenter finns som tidigare nämnts i Köpenhamn men även i Parisregionen. Exempelvis kan någon av de planerade butikslokalerna i anslutning till stationen utformas som ett cykelservicecenter där pendlare kan lämna in sin cykel på service under dagen och sedan hämta ut den på hemvägen. Driften sköts vanligtvis av en cykelhandlare men centret möjliggörs av staden och kollektivtrafikbolaget eftersom det genererar mervärden för resenärerna. Konceptet är utprovat och bidrar till att stärka resekombinationen cykel + tåg vilket i sin tur kan ge stora miljö och hälsomässiga fördelar för att inte tala om att det förhöjer de stadsmässiga värdena i Stockholm.

Mårten Wallberg
Ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Helena Selander
Ordförande
Stockholms Naturskyddsförening