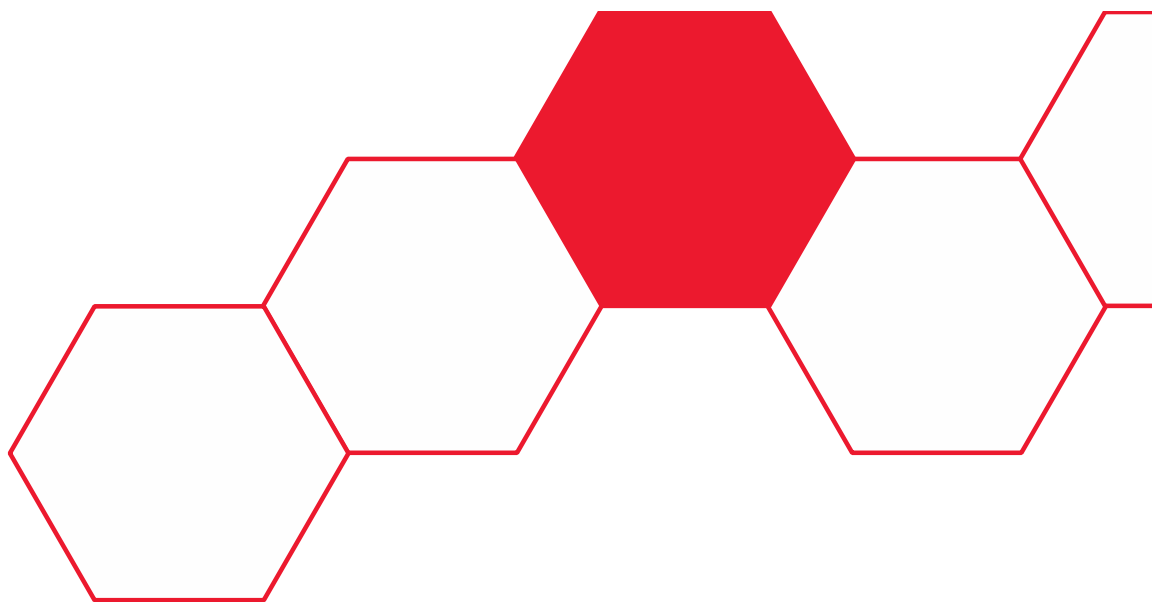


22 april 2016
Ansvarig: Emma Morin



Cyklar ombord på tåg och buss i Skåne

VERSION 1.1 EXKL. BILAGOR



| | |
|---|----|
| 1 Inledning..... | 4 |
| 1.1 Bakgrund..... | 4 |
| 1.2 Syfte..... | 4 |
| 1.3 Metod..... | 4 |
| 2 Regler i Skåne idag..... | 4 |
| 2.2 Öresundståg..... | 5 |
| 2.3 Pågatåg..... | 5 |
| 2.4 Krösatåg..... | 5 |
| 2.5 Regionbuss..... | 5 |
| 2.6 Stadsbuss..... | 5 |
| 3 Regler i andra regioner/länder..... | 5 |
| 3.1 Köpenhamn..... | 5 |
| 3.2 Västtrafik..... | 6 |
| 3.3 sl..... | 6 |
| 4 Hur används det i Skåne idag..... | 6 |
| 4.1 Enligt trafikföretagen..... | 6 |
| 4.2 Statistik över sålda biljetter..... | 7 |
| 5 Möjligheter och konsekvenser..... | 9 |
| 5.1 Turism..... | 9 |
| 5.2 Kapacitet..... | 10 |
| 5.3 Tid..... | 10 |
| 5.4 Kostnader..... | 10 |
| 5.5 Förarens roll och arbetsmiljö..... | 10 |
| 5.6 Trafiksäkerhet..... | 11 |
| 5.7 Konsekvenser för resandet..... | 11 |

| | |
|---|----|
| 5.8 Försäkring | 11 |
| 6 Utvecklingsmöjligheter och möjliga lösningar..... | 12 |
| 7 Slutsatser och fortsatt arbete..... | 13 |

1 Inledning

I Region Skånes utvecklingsstrategi beskrivs tydligt vikten av satsningar på kollektivtrafiken för att uppnå flera av de utpekade målen för regionen. I Region Skånes Trafikförsörjningsprogram pekas också mål ut om att fördubbla antal resor till 2020 samt uppnå 40 % marknadsandel för kollektivtrafiken senast 2030. För att uppnå dessa mål behöver tillgängligheten till kollektivtrafiken öka.

1.1 BAKGRUND

Under 2015 genomfördes en systemanalys för Region Skåne. I systemanalysen studerades olika åtgärder för att uppnå de utpekade målen i den regionala utvecklingsstrategin. En viktig slutsats i systemanalysen var att satsningar på cykel för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet är en oerhört effektiv åtgärd med stor samhällsnytta. I arbetet med ökade möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik bör även möjligheten att ta med cyklar ombord på resan belysas.

1.2 SYFTE

Syftet med studien är att beskriva förutsättningar, behov och konsekvenser av att ta med sig cyklar ombord på tåg och bussar i Skåne. Studien syftar till att vara ett underlag för Region Skåne inför fortsatt strategiskt arbete kring cykel och kollektivtrafik.

1.3 METOD

Litteraturstudier och intervjuundersökningar ligger till grund för underlaget. Intervjuer har genomförts med anställda på:

- Region Skåne, Skånetrafiken
- Region Skåne, Regional utveckling
- Tourism in Skåne AB
- Nobina
- Transdev
- Arriva tåg

2 Regler i Skåne idag

Priset för att ta med sig cykeln ombord på tåg eller buss är motsvarande barnbiljett. En liten hopfällbar cykel eller barncykel räknas emellertid som bagage och får tas med utan kostnad. I mån av plats är det tillåtet att ta med en tandemcykel per person på Pågatåg och Öresundståg (inte Krösatåg av säkerhetsskäl). Kostnad för tandemcykel är två cykelbiljetter. På tågersättande buss är cykel inte tillåtet.

2.2 ÖRESUNDSTÅG

På Öresundstågen får cyklar tas med i mån av plats. Det finns plats för 9 cyklar per tågsätt. Cyklarna ska placeras i den låga tågvagnen. Mellan Malmö Hyllie och Tårnby är det i mån av plats tillåtet att ta med varucykel och cykelkärra.

2.3 PÅGATÅG

På Pågatågen får cyklar tas med i mån av plats. Det finns plats för 6 cyklar per tågsätt.

2.4 KRÖSATÅG

På Krösatågen som kör mellan Hässleholm och Växjö ryms som mest 10 cyklar per tågsätt.

2.5 REGIONBUSS

På regionbussen är det endast möjligt att ta med cykel under helger mellan kl 04.00-23.00. Under sommarperioden 15 juni-15 augusti är det möjligt att alla dagar ta med sig cykeln på regionbussen. Dock är det i mån av plats som gäller. Inga cyklar är tillåtna inne i bussen utan späns fast i de cykelhållare som finns monterade bak på bussen alternativt i bagageutrymmet.

Vid upphandling av ny regionbusstrafik finns krav på cykelhållare på bussarna. Under de senaste två åren har reglerna skärpts vad gäller cykelhållarna för att undvika klenta cykelhållare på dragkrok. Cykelhållarna ska numera vara fast monterade på bussen. Cykelhållarna ska kunna hålla två vuxencyklar samtidigt. Även Skåneexpressen har möjlighet att transportera 2 cyklar samtidigt men läggs då i bagageutrymmet som finns under bussen.

2.6 STADSBUSS

På stadsbussen är det inte tillåtet att ta med cykel ombord.

3 Regler i andra regioner/länder

3.1 KÖPENHAMN

I Köpenhamn är det möjligt att ta med sig cykeln ombord på såväl regionalståg som S-togen. På S-togen finns ett extra utrymme för cyklar mitt i tåget. För att möjliggöra effektiv på- och avstigning krävs att påstigning sker i en dörr och avstigning i en annan. På regionalstågen krävs en särskild cykelbiljett medan det på S-togen är gratis att ta med sig cykeln. Efter det blev gratis att ta med cykeln på s-togen fick DSB en rejäl resandeökning och undersökningar som gjordes visade på att resenärer nu tog tåget oftare än vad som gjorts tidigare. På Metron är det endast möjligt att ta med cykeln utanför rusningstid. Särskild cykelbiljett krävs.

3.2 VÄSTTRAFIK

På spårvagnar och stadsbussar är det inte tillåtet med cyklar ombord. På övriga bussar är det tillåtet att ta med cykeln i mån av plats. En cykelbiljett för 30 kr krävs. På Alependeln, Alingsåspendeln, Kungsbackapendeln samt Västtågen får man i mån av plats ta med cykel ombord. Priset är 30 kr och du köper biljetten av tågvärden. Biljetten är giltig i 180 minuter. På pendeltågen finns det plats för sex cyklar per avgång och på Västtågen finns det minst två platser per avgång. För både tåg och buss gäller att en hopfälld minicykel räknas som bagage och får medföras kostnadsfritt

3.3 SL

I vissa delar av SL-trafiken är det möjligt att ta med cykel ombord. Små barncyklar utan kedja samt sparkcyklar och hopfällbara cyklar är alltid tillåtet att ta med.

För pendeltåget och saltsjöbanan gäller följande:

- Det är aldrig tillåtet att ta med cykeln på pendeltåget till eller från Stockholms central eller Arlanda.
- I rusningstrafik är det inte tillåtet att ta med cykeln Saltsjöbanan, eller på sträckorna Jakobsberg - Västerhaninge och Uppsala - Tumba på pendeltågen. Rusningstrafik är det mellan klockan 6 och 9 på morgonen och mellan klockan 15 och 18 på eftermiddagen. Under helger gäller inga tidsbegränsningar.
- Andra resenärer har alltid företräde före cyklar. Om det är trångt på tåget kan man få vänta tills det finns plats.
- Det är inte tillåtet att cykla på plattformar och stationer cykeln ska vara under uppsikt under resan så att den inte skadar eller smutsar ner.

I busstrafiken generellt sett är det inte tillåtet att ta med sig cykeln. Det finns dock undantag. Sommartid går det t ex en särskild buss för cykeltransport mellan Västerhaninge och Nynäshamn, anpassad till Gotlandsfärjans avgångstider.

4 Hur används det i Skåne idag

4.1 ENLIGT TRAFIKFÖRETAGEN

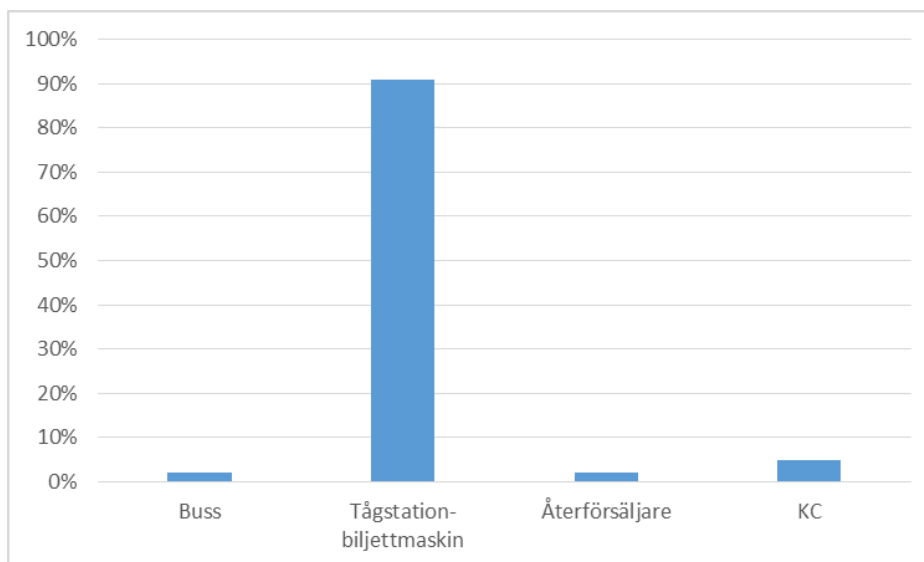
Statistik över antal cyklar ombord följs generellt inte upp hos trafikföretagen idag. I intervjuer med trafikföretag framkommer det dock att deras uppfattning är att det på bussar är relativt sällsynt. För busstrafiken upplever trafikföretagen att det är vanligast på längre linjer som t ex Skåneexpressen eller linjer som trafikerar ut till mindre byar och småorter.

Däremot upplever trafikföretagen ett ökat tryck vad gäller cyklar ombord på tågen. I många fall är de delar av tågagnarna som riktar sig till såväl cyklar, rullstolar, vagnar och resenärer med mycket bagage fulla vilket gör det svårt när en resenärsgroup ställs mot en annan. På tågsidan upplever trafikföretagen sommartid framförallt ett stort tryck för cyklar ombord längs Ystadbanan och västkustbanan.

4.2 STATISTIK ÖVER SÅLDA BILJETTER

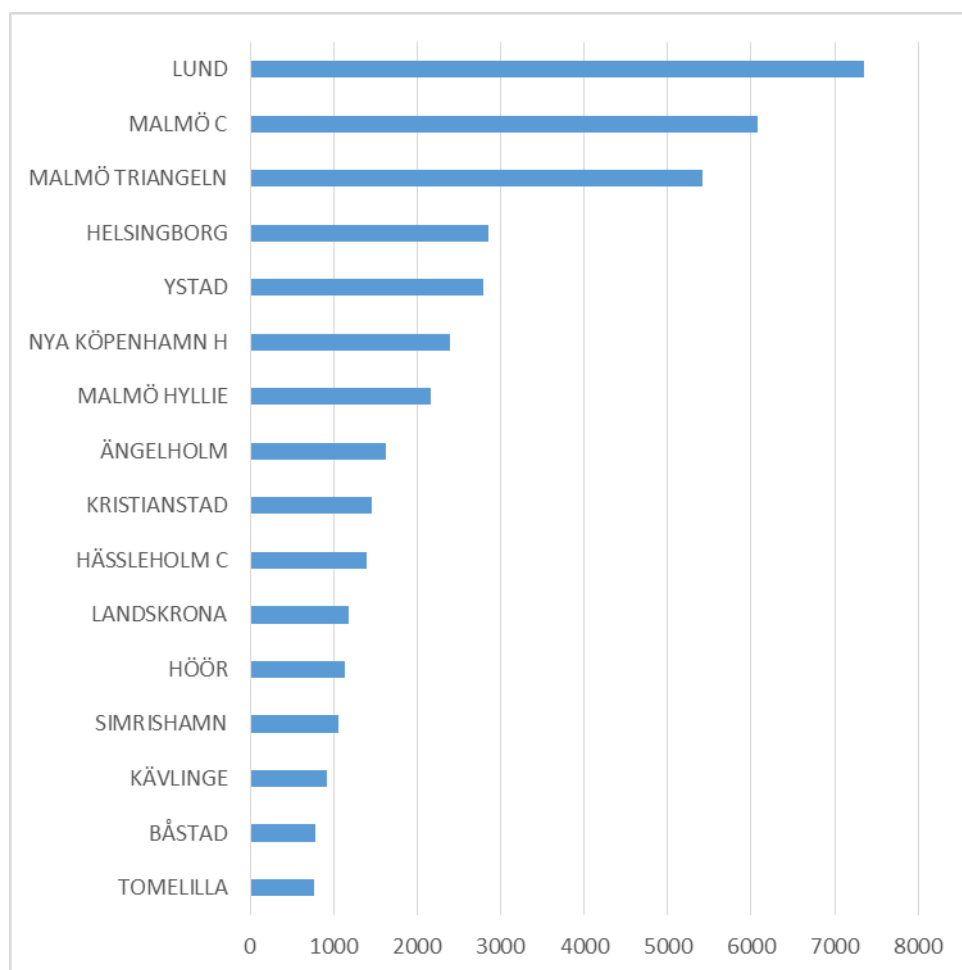
Mellan januari och september 2015 såldes ca 60 000 cykelbiljetter i Skåne. De biljettköp för cykel som görs via Skånetrafikens app registreras dock som barnbiljett och kommer inte med i statistiken.

91 procent av biljetterna såldes i automater på tågstationer, 5 % på något av Skånetrafikens Kundcenter, 2 % ombord på bussar och 2 % via något av Skånetrafikens ombud (ICA, pressbyrå etc.). 2/3 av det dessa cykelbiljetter såldes mellan juni och september dvs under sommarmånaderna.



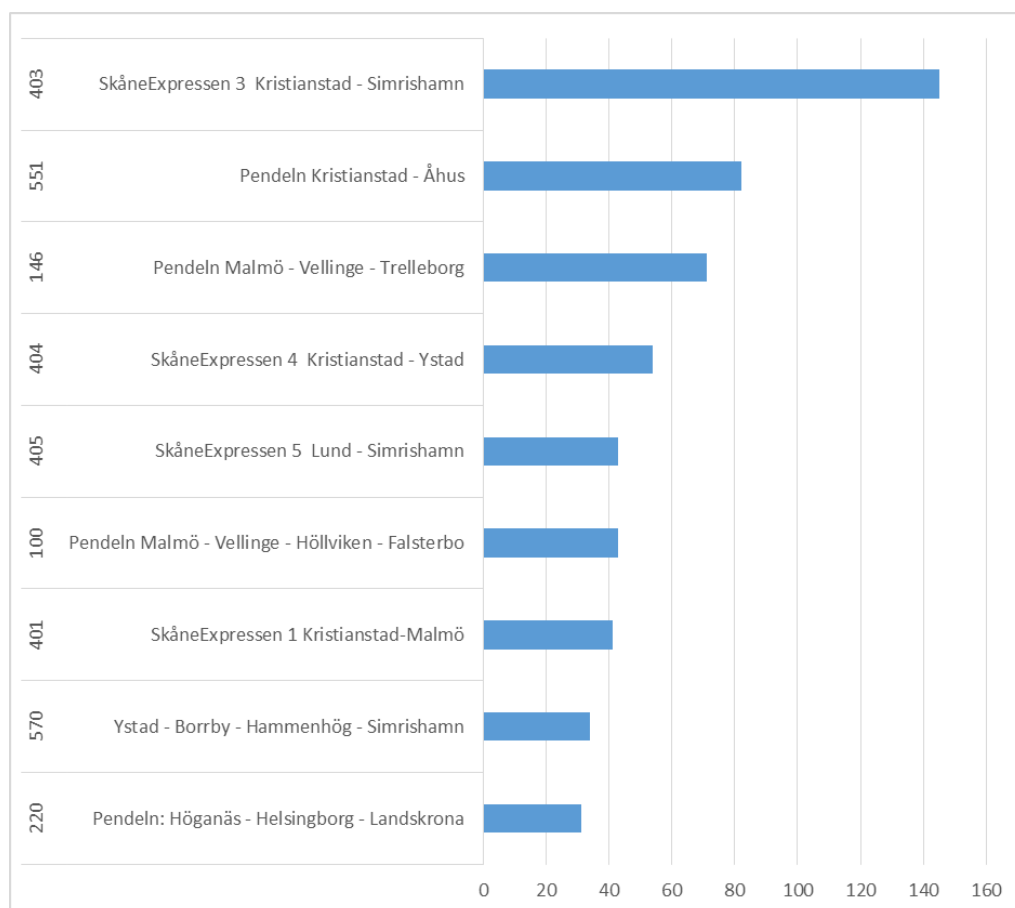
Andel sålda biljetter på olika försäljningsställen. Källa: Biljettförsäljningsstatistik, Skånetrafiken (januari-september 2015).

Flest sålda cykelbiljetter i tågstationernas återfinns på Lund C följt av Malmö C och Malmö Triangeln. Utifrån var biljetten är köpt är det svårt att uttala sig om vilken typ av resa eller ärende det handlar om. Dock kan man konstatera att stationer i städer som Ystad, Ängelholm, Båstad, Simrishamn och Tomelilla och som sommartid lockar många turister ligger betydligt högre i rangordningen än om man tittar på motsvarande rangordning när det gäller totalt resande. Detta indikerar på att fritidsresande spelar en stor roll när det gäller resande med cykel ombord på tåg.



Antal sålda cykelbiljetter per station januari-september 2015. Källa: Biljettförsäljningsstatistik Skånetrafiken.

Drygt 1 000 av de totalt 60 000 sålda biljetterna (dvs ca 2 %) har sålts ombord på någon buss. På buss ligger Skåneexpressen 3 (Kristianstad-Simrishamn) i topp i antal sålda cykelbiljetter. Linje 551 och 146 är två andra regionbusslinjer som står för en stor del av antal sålda cykelbiljetter på buss. Skåneexpressenlinjerna står tillsammans för ca 1/3 av totalt antal sålda biljetter.



Antal sålda biljetter ombord på regionbussar. Källa: Biljettförsäljningsstatistik, Skånetrafiken (januari-september 2015). Linjer med fler än 30 sålda cykelbiljetter redovisas.

5 Möjligheter och konsekvenser

5.1 TURISM

Cyklar ombord på fordonen i kollektivtrafiken är ofta något som kommer upp vid diskussioner om möjligheter för turister i Skåne. Cykelturismen har ökat i Skåne under senare år och kan enligt studier vara av regionalekonomisk betydelse. Med fler cykelturister ökar också behoven av att ta med sig cyklar ombord på kollektivtrafiken. Många inom turismnäringen önskar också ökade möjligheter att ta med cyklar ombord på fordonen. Trafikföretagen bekräftar också bilden av att behoven av att ta med cykeln på kollektivtrafiken till ganska stor del är kopplat till turism eller fritidsresande och inte något som normalt sker i det vardagliga resandet. Med nya cykelleder som Kattegattleden och Sydostleden väntas från turismsidan behovet av att ta med sig cykeln på kollektivtrafiken framöver öka ytterligare framförallt till knutpunkter såsom Helsingborg, Båstad, Ängelholm, Höganäs och de större orterna på Österlen (Kivik, Brösarp, Simrishamn etc.).

Den otydlighet som finns i dagens regelverk där cyklar på regionbussar endast tillåts under helger (förutom sommartid) ger emellanåt upphov till missförstånd och diskussioner med resenärer. Möjligheten att ta med cykel under vardagar upphör att gälla i samband med att

sommartiden slutar (15 augusti) vilket emellanåt ger upphov till förvirring för de turister som ofta semestrar i Skåne under hela augusti.

Några av de trafikföretag som intervjuades tror inte att det hade blivit några problem med cyklar på kollektivtrafiken ifall dagens begränsningar som hindrar cyklar under vardagar hade upphört. Detta eftersom det är så pass ovanligt i det vardagliga resandet och att det redan finns en inbyggd begränsning i och med att bussarna endast tar två cyklar samtidigt. Någon uppger dock att det möjligen i rusningstid kan riskera att ge onödiga förseningar.

5.2 KAPACITET

Cyklar ombord på tåg och buss är ofta en fråga om kapacitet och en prioritering mellan olika resenärgrupper. Förutom cyklar finns även resenärer med t ex barnvagnar eller mycket bagage som det ska finnas utrymme för. Framförallt på tågsidan syns ett ökande intresse för cyklar ombord vilket allt oftare ställer kapacitetsproblem framförallt under våren och sommaren. Tågvagnarna kan då ofta vara överfulla med resenärer med mycket bagage, vagnar eller rullstolar. Många gånger är det större sällskap med cyklister som önskar åka samtidigt men som tvingas åka med olika avgångar.

På regionbussar är kapacitetsproblemen inte lika vanligt förekommande men även där händer det sommartid att resenärer på grund av kapacitetsbrist hänvisas till nästa avgång.

5.3 TID

Att hänga upp och ta ner cyklarna från bussarna kan vara tidskrävande och är något som generellt inte ryms inom tidtabellstiden. Detta kan resultera i att cyklar ombord leder till förseningar vilket riskerar drabba övriga resenärer samt bli en stressfaktor för busschauffören. Vid intervjuer med trafikföretagen upplevs dock cyklar ombord generellt inte som något större problem eller något som tar mycket längre tid än t ex barnvagnar och rollatorer eftersom det är ganska ovanligt. Några nämner dock att en ökning med cyklar ombord skulle riskera att skapa förseningar vilket kan ge problem, framförallt på de tyngre pendlingslinjerna.

5.4 KOSTNADER

Flertalet av dagens regionbussar har idag cykelställ men de varierar lite i funktion. Förutom att cykelställen liksom fordonen i övrigt behöver ses över för behov av underhåll framkommer inte hos trafikföretagen några extra kostnader för just cykelställen.

5.5 FÖRARENS ROLL OCH ARBETSMILJÖ

När cyklar tas med ombord är föraren behjälplig för att säkerställa att cykeln kommer med. I vissa fall kan resenären själv hänga upp cykeln men oftast hjälper föraren till och säkerställer att cykeln sitter rätt eftersom det annars kan vara en säkerhetsrisk samt ge skador på bussen. Eftersom kontanthandlingen numera är borta från fordonen är det inte längre lika strikt för förarna att inte lämna sin förarplats men ska om möjligt undvikas. Vid samtal med

trafikföretagen framkommer inte att cyklar ombord idag är något som upplevs som ett problem för förarna, sannolikt även här kopplat till att det fortfarande är ganska sällsynt.

Några av de intervjuade uppger att ett generösare regelverk där cyklar tillåts även vardagar, skulle vara mer kundvänligt och dessutom undvika onödiga konflikter med resenärer som kan ha missuppfattat vad som gäller. På grund av förare som olika noga håller sig till regelverket kan dessutom dagens restriktioner innebära att någon förare som vill vara extra tillmötesgående tillåter en resenär att ta med cykeln i ena riktningen trots att regelverket egentligen inte tillåter, medan när samma resenär ska resa tillbaka blir förbjuden att ta med cykeln av en annan förare.

5.6 TRAFIKSÄKERHET

Något som kommer upp i diskussionerna med trafikföretagen är också trafiksäkerheten. Längs vissa sträckor kan det trafiksäkerhetsmässigt vara olämpligt att vistas bakom bussen framförallt i mörker, oväder och vid vägar med mycket trafik och/eller höga hastigheter.

5.7 KONSEKVENSER FÖR RESANDET

Fler studier visar tydligt på att bland annat cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder är en nyckelfaktor för att öka både cykling och kollektivtrafikresande.

Det finns dock inga forskningsstudier som direkt visar på sambandet mellan resandet och ökade möjligheter att ta med cyklar ombord på tåg och bussar. DSB kunde dock mäta en ökning av resandet efter införandet av utökat utrymme och gratis medtagande av cykel ombord. I en utredning som gjordes på uppdrag av regeringen 2012 av hur regler kan påverka cyklandet dras slutsatsen att sådana ökade möjligheter sannolikt inte skulle påverka resandet i antal nämnvärt. SL har under 2009 och 2010 gjort försök med cykel på buss. Försöket omgärdades av en hel del begränsningar vilket inte gjorde det helt lätt för resenärerna att ta med sig cykeln. Resultatet visade sedan på att kostnaderna för cykeltransporten inte stod i proportion till antal resor och försöken har lagts ner. Fler studier inom området skulle emellertid krävas för att ge en tydligare bild av konsekvenserna.

En stor ökning av antal cyklar ombord skulle dock med stor säkerhet öka restiderna och trängseln ombord på fordonen. Detta i sig har sannolikt en negativ påverkan på resandet.

5.8 FÖRSÄKRING

Med dagens regler är det resenären som på egen risk tar med sin cykel ombord på fordonen. Det innebär att om något skulle hända cykeln är det resenären som får ta konsekvenserna. Det har förekommit att cyklar stulits eftersom de ganska lätt har kunnat plockas av vid hållplatser eller när bussen har stannat vid rödljus. Med de hårdare krav på upphängning av cyklar som

numera ställs vid upphandling av fordon har denna risk emellertid minskat eftersom cyklarna i de nyare upphandlade fordonen sitter fastspända.

6 Utvecklingsmöjligheter och möjliga lösningar

Vid samtal med trafikföretagen på såväl buss som tågsidan är den absolut vanligaste synpunkten vikten av ökad tydlighet gentemot resenärerna. Dagens regelverk upplevs ofta som otydligt för resenärerna och framförallt är det många som inte uppfattar att det är i mån av plats som gäller och att det inte finns någon garanti att cykeln får plats ombord. En tydligare kommunikation av dessa regler gentemot resenärerna är det därför flera som efterfrågar. Något trafikföretag för regionbussar föreslår ett tydligare och generösare regelverk där cyklar tillåts ombord året runt även vardagar. Andra trafikföretag är mer tveksamma till detta och anser att riskerna är för stora både vad gäller trafiksäkerhet som arbetsmiljöproblem och förseningar i trafiken. Alla är dock överens om vikten av tydlighet för att minimera onödiga konflikter med resenärer.

Möjlig utvecklingspotential på regionbussar som framkommer är om något eller några stråk kan identifieras där det dels finns ett stort intresse för att ta med cykeln ombord och där det dessutom kapacitetsmässigt och trafiksäkerhetsmässigt innebär minst risker. Tyngre pendlingsstråk bör här undvikas och fokus bör ligga på stråk som är intressanta för turism och fritidsresande. Inspiration och erfarenheter från andra delar av Sverige och världen bör kunna inhämtas för att hitta möjliga lösningar.

De tänkbara lösningar som finns på tågsidan som kommer fram är att se över möjligheten att sommartid plocka ut säten från tågen och på så vis möjliggöra fler platser för cyklar. Att köra med extra tågsätt där kapacitetsbehovet är som störst kan också vara en möjlighet men är en kostsam lösning där det som alltid är en avvägningsfråga var resurserna gör mest nytta. På längre sikt bör det vid upphandling av nya tåg djupare studeras om och hur det går att möta den ökade efterfrågan av cyklar ombord.

7 Slutsatser och fortsatt arbete

Det ökade intresset för cykling visar sig i Skåne bland annat genom en ökande cykelturism. Detta ställer också högre krav inom kollektivtrafiken där intresset för att ta med cyklar ombord på kollektivtrafiken ökar. Det ökade intresset är något som Region Skåne måste hantera och i högre grad än tidigare ha med sig i framtida arbete. En jämförelse mellan Skåne och andra regioner i Sverige visar på att Skåne redan idag är relativt generösa mot cyklister ombord på fordonen. DSB i Danmark sticker emellertid ut med S-togens generösa utrymme för cyklister och där cykeln också får tas med utan kostnad.

Flera studier visar på vikten av satsningar på cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och att detta även är ett viktigt led i arbetet med att öka resandet med kollektivtrafiken. Däremot finns det inga forskningsstudier som kan visa på att ökade möjligheter för cyklar ombord på fordonen ökar resandet med kollektivtrafiken. Risken finns istället att ökade cyklar ombord medför ökad trängsel och ökade restider vilket i sin tur minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Åtgärder som innebär ökade möjligheter för cyklar ombord på fordonen kräver därför stor försiktighet så att detta inte sker på andra resenärers bekostnad och i förlängningen går i motsatt riktning mot Region Skånes mål om ökade kollektivtrafikresor och ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. **Region Skånes arbete bör därför i första hand vara inriktat på att locka cyklister till kollektivtrafiken genom satsningar på bytespunkter samt cykelvägar till och från stationer och hållplatser.** Förutom infrastrukturen på och till/från kollektivtrafiknoderna bör även fokus för Region Skåne ligga på att i samverkan med andra aktörer hitta tjänster som smidigt medger byten mellan kollektivtrafik och andra färdmedel, t ex hyrcyklar, bilpoolsbilar eller pendlarparkeringar.

I framtida upphandlingar av nya tåg bör dock cykelns plats ombord tydligt studeras för att i största möjliga mån kunna möta en ökande efterfrågan från framförallt turister och fritidsresenärer.

De problem och risker som trots allt finns med en ökning av cyklar ombord medför att ***en generell strategi för att öka cyklar ombord på kollektivtrafiken inte är att rekommendera.*** Intervjuer med trafikföretag för regionbuss visar dock på en stor önskan hos företagen att vara kundvänliga och i så hög grad som möjligt kunna möta resenärernas önskemål och att dagens regler emellanåt skapar förvirring. För såväl regionbuss som tåg skulle därför ***en vidare analys vara aktuell som visar på om det är möjligt att förenkla och förtydliga reglerna kring cyklar ombord.***

En vidare utredning skulle också kunna ***visa på om det kan finnas enskilda stråk som är intressanta att utveckla när det gäller cyklar ombord.*** En vidare utredning bör då i samarbete med företrädare för turismen peka ut möjliga stråk, studera vilka fordonstekniska möjligheter som finns samt analysera möjligheter och konsekvenser med en sådan satsning.

Kartläggningen över dagens resande med cyklar ombord ger en indikation på att det framförallt är fritidsresande som dominerar. Det är också sommartid och under helger som är den tid på året när kapaciteten på fordonen oftast är som bäst och resandet är mer spritt under

dagen. *Att även i framtida arbete lägga fokus på att möjliggöra för fritidsresenärer att ta med sin cykel ombord är sannolikt den strategin som har störst potential och medför minst risker.* Inför alla förändringar som innebär utökade möjligheter för cyklar ombord är det viktigt att ha helhetsperspektivet så att inte en kategori resenärer gynnas på bekostnad av en annan.