

CYKEL OCH KOLLEKTIVTRAFIK TILLSAMMANS I KALMAR LÄN



UPPDRAG

318164, Cykelns roll i kombinerad mobilitet

Titel på rapport:

Cykel och kollektivtrafik tillsammans i Kalmar län

Status:

Slutrapport

Datum:

2022-03-01

MEDVERKANDE

Beställare:

Kalmar länstrafik

Kontaktperson:

Yvonne Aldentun

Konsult:

Jonas Hedlund, Tyréns

Uppdragsansvarig:

Lisa Herland, Tyréns

Kvalitetsgranskare:

Axel Pihl, Tyréns

SAMMANFATTNING

Syftet med denna rapport är att beskriva hur cykel och kollektivtrafik tillsammans kan skapa ett starkt alternativ till bilen. Det kan ge fler resenärer till KLT och ökad tillgänglighet dörr till dörr. Det bidrar också till att minska regionens klimatpåverkan, att minska trängseln i Kalmar och att stärka folkhälsan.

Trots att gång- och cykeln står för 24 procent antalet resor står de bara för en procent av det totala antalet tillryggalagda kilometrarna i regionen. Detta beror på att gång- och cykelresor är korta. Det gör att cykeln får en begränsad potential att minska transporterens klimatpåverkan, annat än genom att kombineras med kollektivtrafiken så att långa bilresor kan ersättas. Men cykeln har också andra nyttor, exempelvis att öka yteffektiviteten i städer, bidra till att minska buller och lokala utsläpp samt bidra till ökad folkhälsa. Den kan också skapa frihet för fler, exempelvis barn, då cykeln är billigare än bil och inte heller kräver körkort. Cykelturism kan bidra till ökad turismnäring till regionen och cykeltrafik i städerna kan också avlasta stadsbusstrafiken.

I utredningen identifieras olika cyklister. Det är vardagscyklister, barn och ovana, rekreations- och cykelturister, tävlings- och träningscyklister samt bud och andra yrkescyklister. De olika cyklisttyperna cyklar av olika skäl, de cyklar olika långt och har olika preferenser på cykelinfrastrukturen.

Resans längd, cykelinfrastrukturens utformning, om det är stads- eller landsbygdstrafik, ärendeslag och årstid och väder spelar in i benägenheten att cykla. Vissa, men inte alla av dessa faktorer, kan påverkas genom samhälls- och trafikplanering.

En rimlig tidsgräns för att gå eller att cykla till bussen är fem minuter. Det ger ungefär en sträcka på 400 meter för den som går och 1250 meter för den som cyklar. För anslutningsresor till tåg är tiden och avstånden ungefär det dubbla.

Genom att kombinera cykel med regional kollektivtrafik kan den totala restiden i jämförelse med bil bli mer attraktiv. I synnerhet om det går att cykla både före kollektivtrafikresan och efter den.

För ungefär en tredjedel av de viktigaste bytespunkterna utmed statliga vägar har statliga cykelvägar en betydelse för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Under 2019 var ungefär 1200 av alla KLT:s sålda biljetter cykeltillägg. I synnerhet såldes cykeltillägg för linjerna 101, 105 och 160. Det är främst under sommarmånaderna som dessa tillägg säljs.

Det kan vara möjligt att ta med cykeln på bussen på hållare bak på bussen, i bagageutrymmet under bussen, inne i bussen och på cykelsläp. Utredningens slutsats är att cykelhållarna bak på regionbussarna även fortsättningsvis bör vara huvudlösningen. Vidare föreslås också att cykel inte heller i framtiden bör få tas med i stadsbussen. Utredningens alla rekommendationer är samlade avslutningsvis i rapporten.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	5
	BAKGRUND	5
	SYFTE	5
2	CYKELNS ROLL	6
	CYKLING I KALMAR LÄN	6
	CYKLISTTYPER.....	8
	FAKTORER SOM PÅVERKAR BENÄGENHETEN ATT CYKLA.....	10
3	ANSLUTNINGSRESOR MED CYKEL	15
	ANSLUTNINGSRESORNAS LÄNGD	15
	HYR- ELLER LÅNECYKELSSYSTEM	17
	INFRASTRUKTURENS BETYDELSE FÖR ANSLUTNINGSRESOR	19
	STATLIGA CYKELVÄGARS BETYDELSE	20
	ÖKADE INFRASTRUKTURKOSTNADER	22
4	CYKEL PÅ KOLLEKTIVTRAFIKFORDONET.....	24
	NULÄGE	24
	REGIONBUSSAR	26
	STADSBUSSAR.....	31
	MÅLGRUPPER	34
	OLIKA CYKELTYPER.....	35
	TA MED CYKELN TILL ÖLAND	37
5	AVSLUTANDE REFLEKTIONER	39

BILAGA 1. WORKSHOP I OSKARSHAMN 2021-11-23

1 INLEDNING

BAKGRUND

Cykeln kan vara ett bra komplement till kollektivtrafiken. Cykeln är i många avseenden oslagbar på korta avstånd och cykelinfrastrukturen bildar ett finmaskigt nät i byar och städer. Den regionala kollektivtrafiken erbjuder i sin tur långa bekväma resor i fasta linjer. Tillsammans kan dessa egenskaper kombineras.

Kalmar län är ett geografiskt stort län med 12 kommuner. Utöver tillväxtmotorn Kalmar och de två regionala kärnorna Oskarshamn och Västervik har länet en spridd och gles befolkning. Det är kostsamt att kollektivtrafikförsörja områden med en gles befolkning och på mindre orter och i landsbygd upplevs det allt svårare att upprätthålla en matartrafik till de starkare stråken. Här skulle cykeln kunna spela en större roll.

I regionen finns också ambitioner att öka cykelturismen, i synnerhet genom att förbättra och marknadsföra Ölandsleden. För att underlätta detta måste det tillsammans med cykeluthyrning finnas goda möjligheter att komma till Öland med egen cykel.

SYFTE

Syftet med denna rapport är att beskriva hur cykel och kollektivtrafik tillsammans kan skapa ett starkt alternativ till bilen. Det förväntas ge fler resenärer till KLT och ökad tillgänglighet dörr till dörr men också bidra till att minska regionens klimatpåverkan, minska trängseln i Kalmar och stärka folkhälsan.

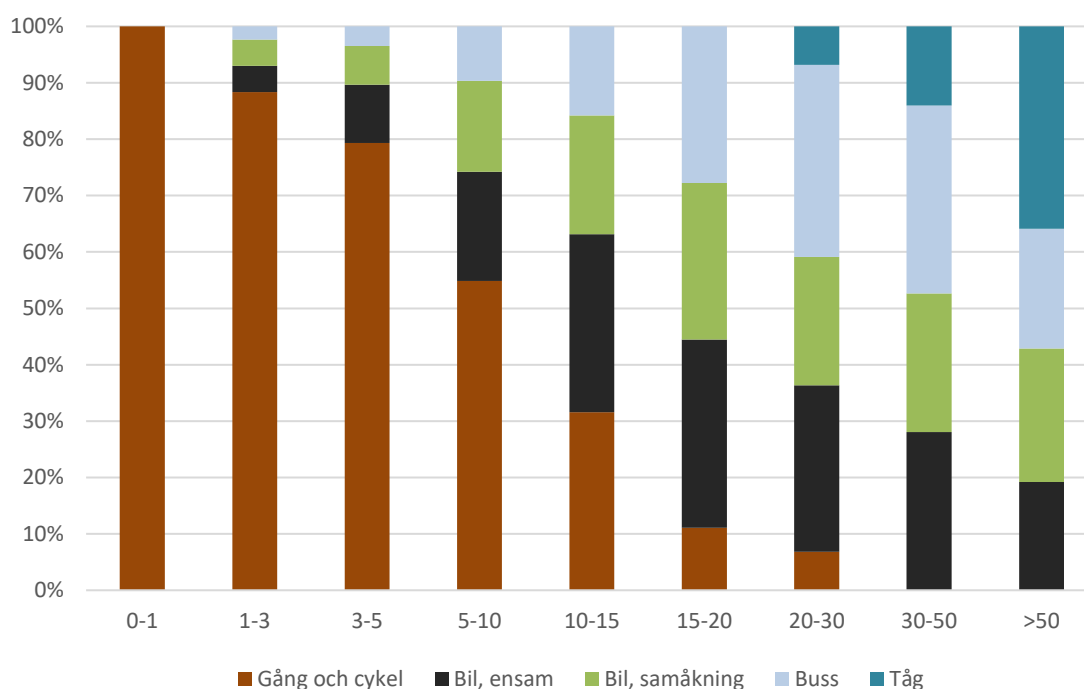
Rapporten är uppdelad i tre delar. Den första delen beskriver hur cykeltrafik fungerar i stort men också i länet. Den andra delen beskriver olika aspekter av anslutningsresor med cykel till kollektivtrafik. Den tredje delen beskriver hur cykeln kan tas med på kollektivtrafikfordonet. Avslutningsvis kommer avslutande reflektioner och rekommendationer. I bilaga ligger mötesanteckningar från den workshop som hölls i ämnet i Oskarshamn den 23 november 2021.

2 CYKELNS ROLL

CYKLING I KALMAR LÄN

Det finns ingen aktuell resvaneundersökning som beskriver hur vanligt det är att cykla i Kalmar län. Inte heller görs löpande systematiska cykeltrafikmätningar. Den senaste resvaneundersökningen som gjordes var *Resvaneundersökning i sydöstra Sverige*¹ från 2012. I den beskrivs att cykeln står för 12 procent av alla resor i området. Bil stod för 59 procent av alla resor och kollektivtrafiken för 5 procent. Området som undersökningen är gjord i är större än länet och den är 10 år gammal. Trots det ger undersökningen en indikation över resvanorna i regionen. Siffrorna överensstämmer också ganska väl med vad som kan förväntas utifrån andra resvaneundersökningar.

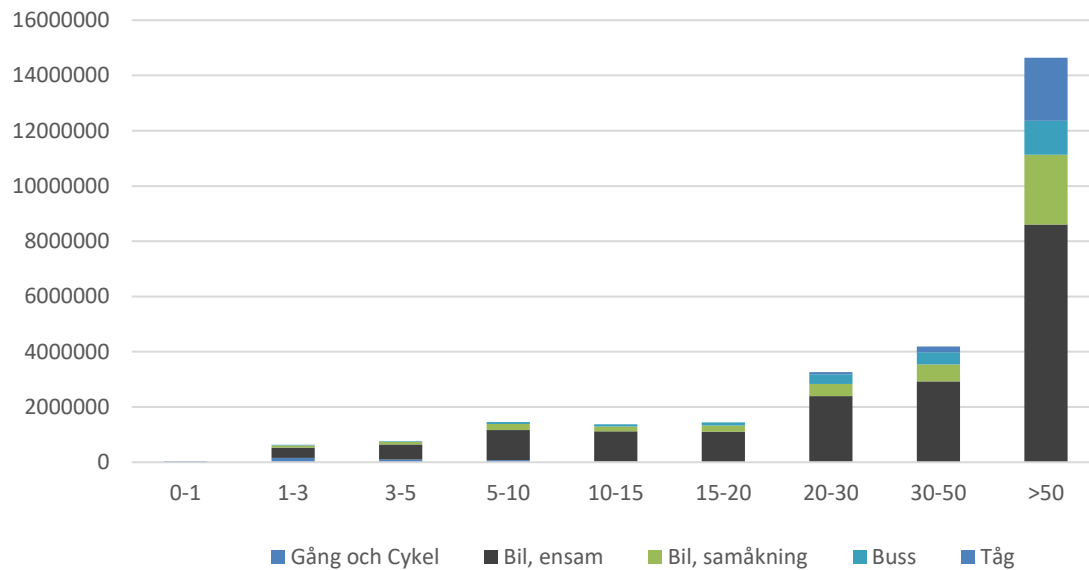
Cykelresor är i regel kortare än exempelvis bil- eller kollektivtrafikresor men längre än gångresor. I den sydsvenska resvaneundersökningen har gång och cykel klumpats i tabellen över avståndsintervaller men det framgår ändå att benägenheten att gå och cykla faller med avståndet.



Figur 1. Färdmedelsandel i olika avståndsintervall i kilometer. På resor mellan 3 och 5 km väljer ungefär 80 procent att gå eller cykla. Källa: Resvaneundersökning i sydöstra Sverige från 2012

Om staplarna i stället beskrivs som personkilometer försvinner gång- och cykeltrafiken, vilket syns i figur 2.

¹ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11581/RelatedFiles/2012_237_resvaneundersokning_i_sydostra_sverige.pdf



Figur 2. Personkilometer uppdelat på reslängdsintervall. Gång- och cykelresorna är så korta att de nästan inte syns i diagrammet. Källa: Resvaneundersökning i sydöstra Sverige från 2012.

Trots att gång- och cykeln står för 24 procent antalet resor står de bara för en procent av det totala antalet tillryggalagda kilometrarna i regionen. Detta beror på att gång- och cykelresor är korta. Detta ligger i linje med nationella siffror² där cykeln ensamt står för femton procent av alla resor men bara tre procent av inrikes resta kilometer. Att siffrorna är lägre i Kalmar län beror antagligen på att större städer drar upp de nationella siffrorna.

Med sin lilla del av körda kilometer har cykeln ensamt ingen möjlighet att minska trafikens utsläpp i någon betydande utsträckning eftersom den största delen av utsläppen sker från bilresor som är så långa att det inte är aktuellt att cykla.

Däremot kan cykeln underlätta övergången till regionbuss och tåg genom att fungera som matning. Och som diagrammet visar har buss och tåg goda möjligheter att vara ett alternativ till bilen på lägre resor, de resor som ger upphov till en stor del av alla växthusgasutsläpp.

Cykeln har däremot andra nyttor, exempelvis att:

- Öka yteffektiviteten i städer, både på gator och på parkeringar.
- Bidra till att minska buller och lokala utsläpp.
- Bidra till ökad folkhälsa.
- Skapa frihet för fler, exempelvis barn, då cykeln är billigare än bil och inte heller kräver körkort.
- Bidra till ökad turismnäring till regionen.
- Avlasta stadsbusstrafiken.

För Kalmar som stad beskriver resvaneundersöken att det är ungefär fyra gånger så många som cyklar än som åker stadsbuss inom staden.

² <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

CYKLISTTYPER

Det finns olika typer av cyklister beroende av varför de cyklar, hur vana de är och vilka önskemål³ eller krav de ställer på cykelinfrastrukturen.

För annan trafik än cykel är det i de flesta fall självklart att skilja mellan att resa för att komma fram, att resa som självändamål och ärende i sig eller för att tävla. Att gå till arbetet, att promenera i skogen och att tävla i löpning klumpas sällan samman. För cykeltrafik kan det ske oftare, inte minst av dem som vurmar cykling, och då all cykling oavsett syfte. Fotona nedan illustrerar detta.

FÖR ATT KOMMA DIT MAN SKA



FÖR ATT KOMMA DIT MAN SKA

SOM SJÄLVÄNDAMÅL



SOM SJÄLVÄNDAMÅL

SOM TRÄNING



SOM TRÄNING



Figur 3. Gångtrafik klumpas sällan samman med vandrare och tävlingslöpare på samma vis som sker för olika typer av cyklister. De nedre bilderna ger exempel på motsvarande cyklister. Till vänster de som cyklar för att komma fram, inte för att det är kul i sig. Mittenbilden visar rekreativscyklister eller cykelturister som uppskattar upplevelsen av att cykla även om resmålet är viktigt även för dem. Bilden till höger är de cyklister som inte har någon annat mål alls än att just cykla, som motion eller tävlingsform.

Men utgångspunkt från detta och från uppdelningar av olika cyklister som har gjorts på andra håll har ett antal cyklisttyper som är aktuella för den vidare utredningen identifierats. Dessa sammanfattas i tabellen nedan.

³ Exempelvis <https://safercycling.roadsafetyngos.org/best-practice-guide/>

Typ av cyklist	Kännetecken	Krav på infrastruktur
Vardagscyklist	Cyklar regelbundet för att komma till arbete, studier och avdra mål i vardagen. Inte för att de identifierar sig som "cyklist" utan för att det är smidigt, billigt och snabbt. Cyklar i 16-25 km/h. De flesta cykelresor är omkring 3 km även om de kan vara upp till ungefär 8 km. Fler och fler vardagscyklist har elcykel, vissa har lådcykel.	Huvudstråk av hög kvalitet även om blandtrafik kan ingå om den är lågtrafikerad. Till det också ett omfattande och gent nät av cykelbanor. Det ska vara belyst och tryggt på kvällar. Alla tätorter enligt SCB:s definition inom 8 km bör sitta ihop med goda cykelmöjligheter.
Barn och ovana	Barn, äldre och ovana cyklist som cyklar i sin vardag håller lägre hastigheter och behöver mer utrymme att vingla. De cyklar i längre hastighet, omkring 10 km/h och en cykelresa är omkring en km.	Denna grupp har mer gemensamt med gående infrastruktur än vardagscyklisterna. De ställer högre krav på trafiksäkerhet och det krävs större "tolerans" i infrastrukturen för misstag. Intelligande biltrafiken bör exempelvis hålla låg hastighet. Cykelfält och vägrenar är inte acceptabla.
Rekreationscyklist och cykelturister	Rekreationscyklist och turistcyklist cyklar inte för att komma fram som vardagscyklisterna gör, utan för att de tycker om cyklingen i sig. De kan cykla omkring 50 km på en dag.	Det finns olika typer av rekreationscyklist och cykelturister. De önskar sig långa sammanhållna cykelleder eller dagslingor. Det ska vara bilfritt med vackra vyer med många besöksmål utmed sträckan. Det kan vara grusunderlag och omvägar är acceptabla.
Tävlings- och träningscyklist	Även tävlings- och träningscyklist cyklar för cyklandet skull, inte för att komma fram. I denna grupp finns bland annat landsvägcyklist, gravelbikecyklist och stigcyklist.	Landsvägcyklist önskar asfalterade lågtrafikerade vägar, gravelbikecyklist grusvägar och stigcyklist önskar sammanhållna stigar i naturen. Gemensamt är att de inte önskar cykelvägar i någon större utsträckning.
Bud och andra yrkescyklist	Cykelbud kan vara allt från de som cyklar med stora lastcyklar till bud som kör hem mat eller post. Gemensamt är att de cyklar i yrket.	De önskar samma infrastruktur som vardagscyklist, men för dem med lådcykel är det viktigt att det inte är smala pollare och grindar samt att kurvradier är acceptabla.

I det regionala perspektivet är grupperna viktiga på olika vis. Kärnan är vardagscyklisterna som är de som väljer bort bilen i sin vardag. Det är också viktigt att adressera barnen och de ovana cyklisterna eftersom de kanske saknar alternativ. För

att barn ska kunna träffa kompisar eller åka till stallet utan att vara beroende av sina föräldrar är det viktigt att det finns cykelvägar.

De cyklisttyper som cyklar för cyklandet skull, rekreationscyklisterna, cykelturisterna och tävlingscyklisterna är i första hand inte en prioritet för trafikplaneringen utan för turism, näringslivsutveckling och destinationsutveckling. Men för att exempelvis vara en attraktiv region för cykelturister kommer det antagligen att krävas vissa infrastrukturinvesteringar där trafik- och infrastrukturplanerare bör involveras.

FAKTORER SOM PÅVERKAR BENÄGENHETEN ATT CYKLA

Det finns flera faktorer som påverkar hur många som cyklar. Men den starkaste faktorn som påverkar hur många som cyklar på en viss cykelväg är hur många som bor eller vistas i dess närhet. Även mer svårsmätbara värden som attityd, normer och känslan av kontroll spelar roll⁴. Nedan presenteras en rad påverkande yttre faktorer.

Reslängd

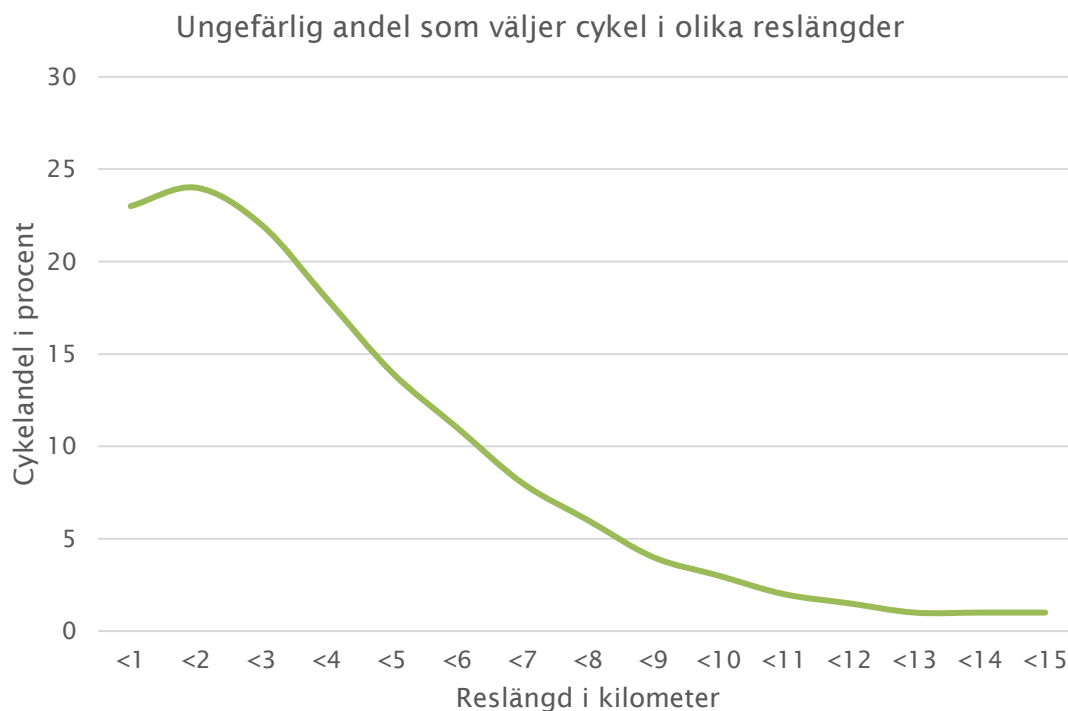
Det finns ingen skarp gräns för hur långt man är beredd att cykla. Det beror exempelvis på cykelinfrastrukturens utformning, väder och vilka andra alternativ man har. Enligt den nationella resvaneundersökningen är en medianlång cykelresa 4,1 km⁵. Män gör något längre cykelresor än vad kvinnor gör. För båda könen är cykelresan 25 minuter i median.

Från *Resvaneundersökningen i Skåne 2018*⁶ går det att se andelen som väljer cykeln för resor i olika avståndsintervall. I diagrammet nedan framgår att cykeln är som vanligast för resor kring 2 kilometer. För kortare resor väljer man att gå och för längre resor blir bil och buss vanligare. För ännu längre resor väljs tåget och slutligen flyg för de riktigt långa resorna. Som kan noteras halveras benägenheten att välja cykeln mellan 3 och 6 kilometer.

⁴ Se exempelvis <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:706243/FULLTEXT01.pdf>

⁵ <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

⁶ <https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/resvaneundersokning-i-skane/>



Figur 4. Andel som väljer cykel beroende av hur lång resan är. Grafen är en bearbetning av Resvaneundersökning i Skåne 2018 där Malmö och Lund har exkluderats med anledning av sina avvikande höga andelar cykeltrafik.

Även om diagrammet är från Skåne är den fallande tendensen liknande i andra delar av landet såväl som internationellt. Vad som skiljer sig är "toppens" höjd som benägenheten att cykla sedan faller ifrån med avståndet. Där det är många som cyklar, som i Uppsala, Malmö, Lund, Köpenhamn eller nederländska städer är toppen uppe mot 30 - 40 procent. På landsbygden kan den vara nere vid omkring 15 procent.

Med elcykeln kan avstånden öka. Den skånska resvaneundersökningen visar att medianreslängden för cykelresa för en konventionell cyklist är 2 km, medan en elcyklists mediancykelresa är 3 km⁷.

Infrastrukturens kvaliteter

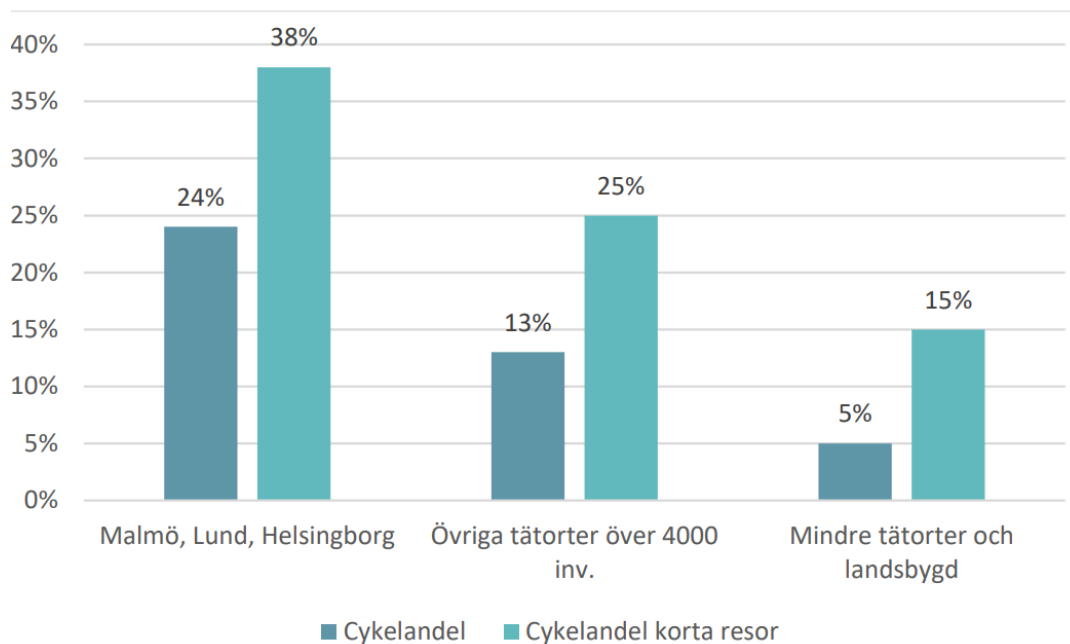
Utöver avstånd är även infrastrukturens kvaliteter av betydelse. Att cykla i blandtrafik är mindre attraktivt än att cykla på cykelvägar, i synnerhet om vägen är högt trafikerad med motorfordon som dessutom kör fort,⁸. Benägenheten att cykla på olika typer av vägar skiljer sig också åt mellan olika cyklister. Ovana cyklister önskar en annan infrastruktur än tävlingscyklister.

⁷ https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/sacyklarviiskane-002.pdf

⁸ <https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/ovrigt/effektsamband-cykling.pdf>

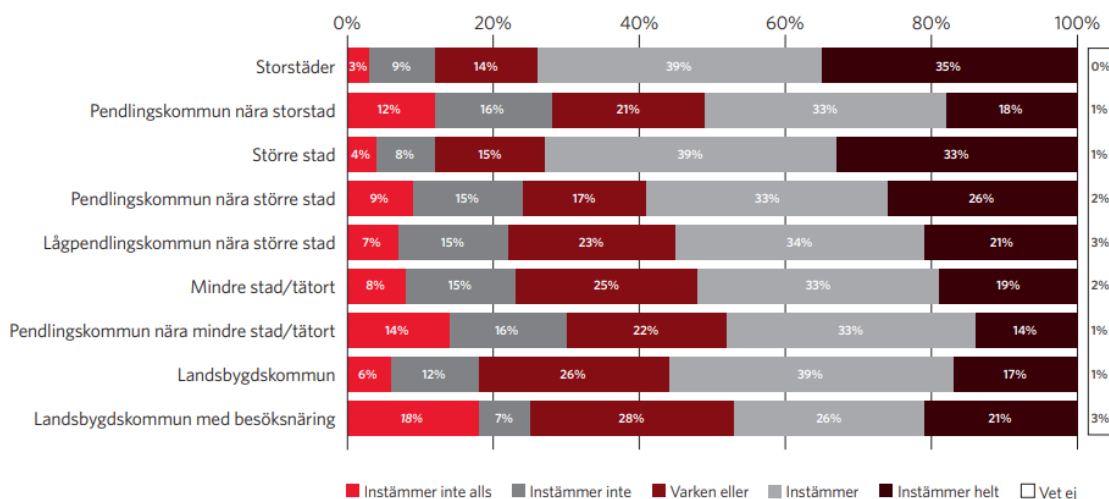
Stad eller land

Enligt *Resvaneundersökning i Skåne 2018* finns det skillnader i hur vanligt det är att välja cykeln beroende av om man bor i staden eller på landet. Det finns stora skäl att tro att det är likadant i Region Kalmar även om städer motsvarande gruppen Malmö, Lund och Helsingborg saknas i regionen.



Figur 5. Cykelandel beroende av ortsstorlek. Staplarna visar både andelen av alla resor och andelen av resor som är kortare än 5 km. Källa: Resvanor i Skåne 2018.

Uppfattningen att fler väljer cykeln i städer än på landsbygden stämmer även överens med vad man kan förvänta sig. I städer finns målpunkter som service och handel närmare än på landsbygden och korta avstånd gör att fler väljer fler cykeln. Dessutom är det i städer besvärligare att köra bil och hitta parkering. Det gör att fler väljer att gå eller cykla, även om reseavstånd och restider är lika långa. Det finns dessutom skäl att tro att det är bättre förutsättningar att cykla i större städer än i mindre, vilket tabellen i figur 6 indikerar.

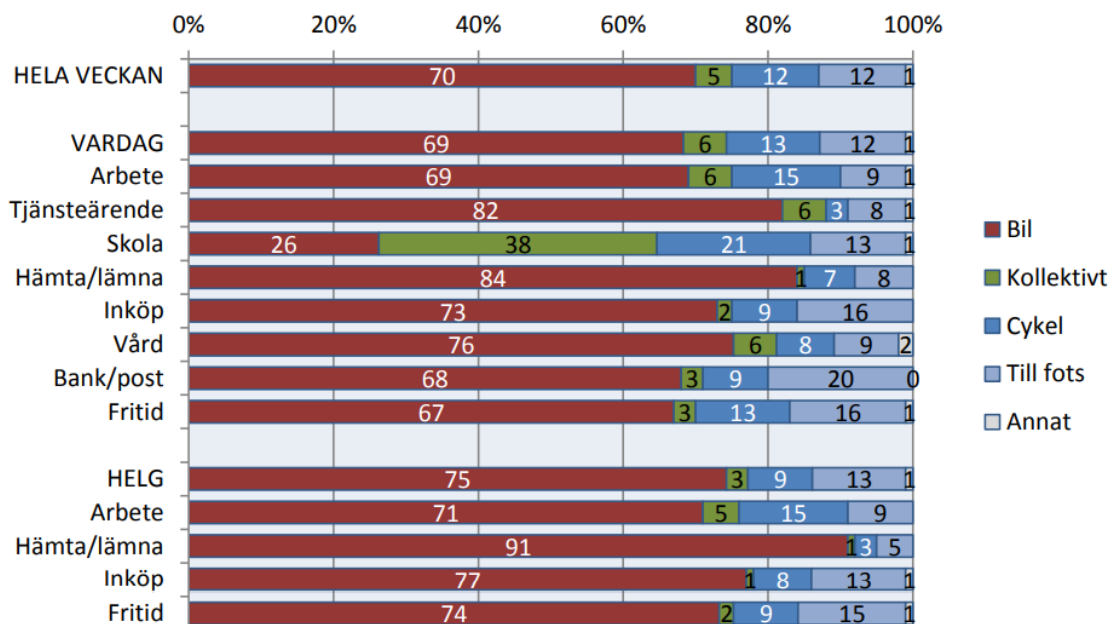


FIGUR 19. Skulle respondenterna rekommendera andra att cykla i kommunen, kommunal indelning.

Figur 6. Skulle respondenterna rekommendera andra att cykla i kommunen? Källa: Nationellt cykelbokslut 2019⁹

Ärenden

Cyklern är olika vanlig för olika ärenden med en andel på 3-21 procent av alla resor. Kategorin tjänsteresor är dock så liten att just den siffran ska tas med stor försiktighet. Att cykeln och kollektivtrafiken är så dominerande för resor till skolan kan också ha demografiska förklaringar, det vill säga att den åldersgrupp som reser till skolan väljer att cykla och åka kollektivt, inte att ärendet i sig lockar fram det. Likaså kan olika ärenden innebära olika långa resor, vilket också påverkar färdmedelsvalet mer än själva ärendet.

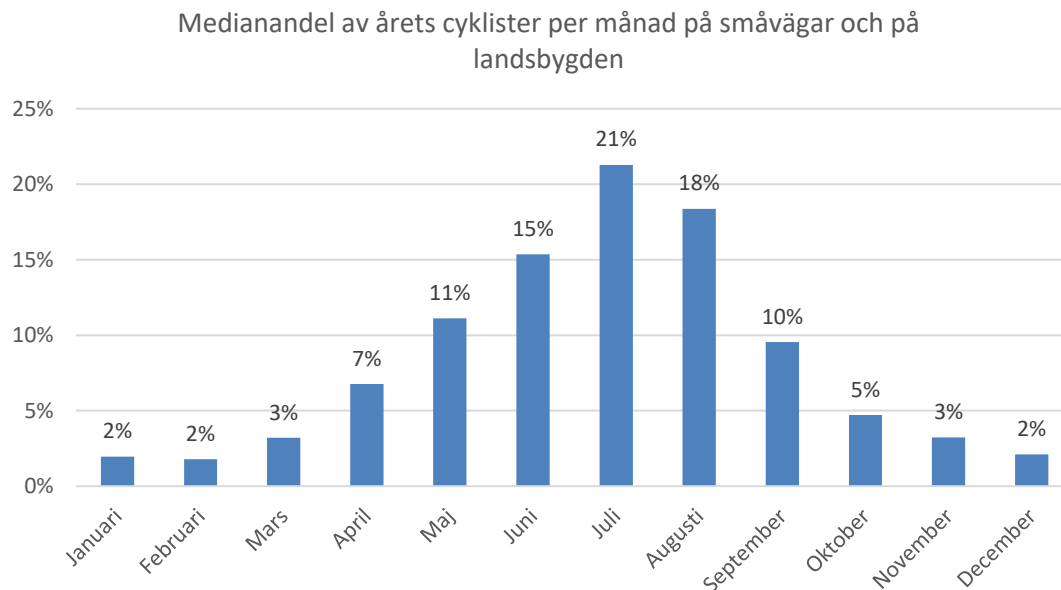


Figur 7. Färdmedelsandel fördelar på ärenden där cykel är mörkblått. Källa: Resvaneundersökning i sydöstra Sverige från 2012.

⁹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1452283/FULLTEXT01.pdf>

Årstid

Hur många som cyklar beror på årstiden, men det beror också på väder som regn, snö, kyla och vind som följer på årstiden. Det finns mycket få åretruntnmätningar att tillgå över hur många som cyklar i byar och på landsbygden. De flesta permanenta cykeltrafikmätstationer i Sverige finns i städer. I Skåne har dock Trafikverket fem mätstationer för cykel i småstäder och på landsbygden. En sammanställning av dessa visar att fördelningen av cykeltrafiken följer årstiden väl.



Figur 8. Medianandelen av årets cykeltrafik fördelat per månad. Ungefär två tredjedelar av alla cykelresor sker maj-september. Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverket.

Det ska nämnas att juli generellt innebär en minskning av resandet, också cykeltrafiken, men att de mätplatser som diagrammet avser ligger på nationella cykelleder. Även om majoriteten av alla passager på dessa platser är vardags-/nyttocykeltrafik¹⁰ så väger cykelturismen upp för minskningen under juli. Om mätning av cykeltrafik istället görs på en cykelväg som inte har någon cykelturism skulle värdet för juli ligga under både juni och augusti, men givetvis inte under vintermätningarna.

Väder

VTI har i en rapport från år 2000¹¹ utifrån data från Gävle presenterat samband mellan olika väder och benägenheten att cykla. Den visar exempelvis att andelen cyklister ökar om temperaturen ökar. Vid 10-15 minusgrader är antalet cyklister 36 procent lägre än vid grundtillståndet 5-10 grader varmt. Vid temperaturer över 10 grader kan antalet förväntas vara relativt konstant. Även vind spelar roll och antalet cyklister minskar med ungefär 15 procent vid 5m/s jämfört med vindstilla.

¹⁰ Uppgiften kommer från manuella ej publicerade mätningar som har gjorts på nationella cykelleder.

¹¹ <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:673354/FULLTEXT01.pdf>

3 ANSLUTNINGRESOR MED CYKEL

De flesta cykelresor går hela vägen från start till slutmål, men ett antal sker också som anslutningsresor till kollektivtrafiken. I *Resvaneundersökning i sydöstra Sverige* uppges att resor med flera färdmedel står för en mycket liten del av den totala resmängden men här förefaller resvaneundersökningen ha fel eller bäddat för missuppfattning då alla kollektivtrafikresor är kombinationsresor: Ingen bor på en hållplats eller har en sådan som resmål. Det är inte ovanligt att kombinationsresor beskrivs felaktigt i resvaneundersökningar, antagligen främst för att frågan missuppfattas av respondenterna.

Enligt den skånska resvaneundersökningen föregås 15 procent av alla bussresor och 23 procent av alla tågresor med cykel (om hemresor undantas). Klart vanligast är att gå. I andra änden, mellan hållplatsen och slutmålet är det 6 procent som cyklar från bussen och 7 procent från tåget.

ANSLUTNINGRESORNAS LÄNGD

Det finns flera studier kring rimliga upptagningsområden med gång och cykel till hållplatser. I rapporten *Anslutningsresor med cykel till kollektivtrafiken*¹² presenteras ett urval av dessa studier. Rekommenderat schablonvärde för anslutningsresor i den studien visar på fem minuter, vilket då ger olika avstånd beroende av om resenären går eller cyklar. Det är också skillnad på om den ska till en buss eller till ett tåg.

	Restid	Reslängd gång	Reslängd cykel
Tåg	10 minuter	800 m	2500 m
Buss	5 minuter	400 m	1250 m

Figur 9. Potentiellt upptagningsområde för busshållplatser respektive tågstationer.

Till tabellen kan också tilläggas att en hypotes är att den totala resans längd och tidsåtgång avgör hur mycket tid man är beredd att lägga på anslutningsresan eftersom den totala summan kan ställas mot att köra bil eller cykla hela vägen. För en tågresa på en timme kan man exempelvis vara beredd att cykla fem kilometer medan man kanske inte ens vill cykla alls till stadsbussen, utan då går man till bussen eller cyklar hela vägen.

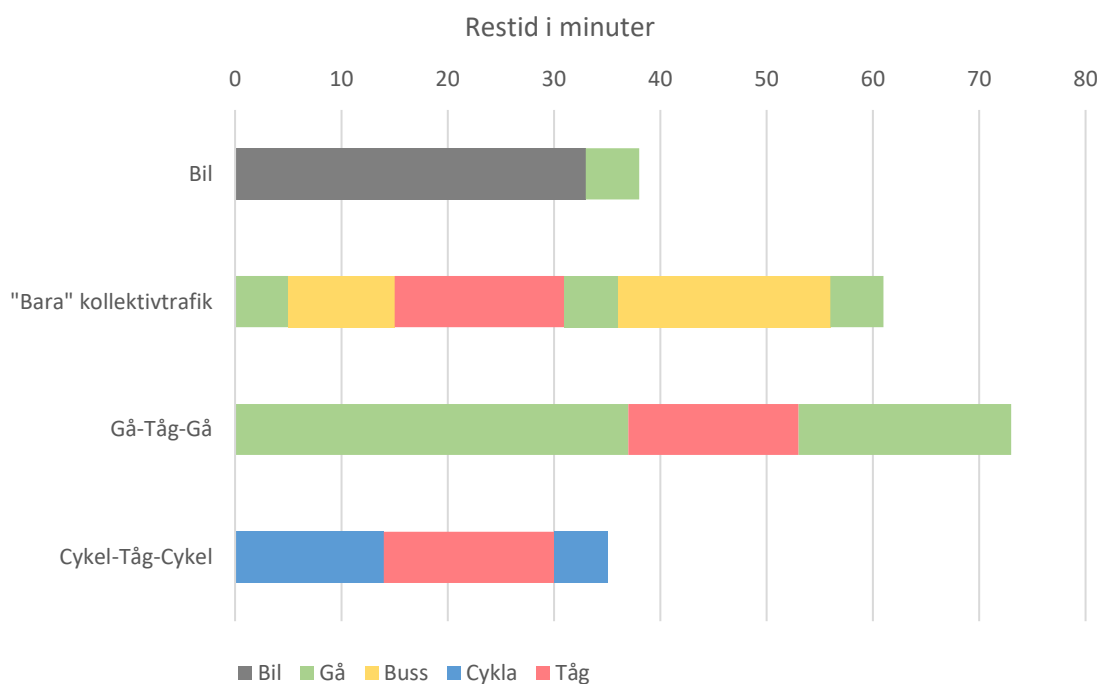
Hypotesen illustreras i kartan och diagrammet nedan. Det är en inte helt orimlig fiktiv resa mellan västra Nybro och Kalmar Länsmuseum som sker under en vardagsmorgon. Diagrammet ska illustrera att inte bara den totala restiden avgör hur lång tid resenären är beredd att lägga på att cykla till kollektivtrafiken utan också att den totala restiden ska beaktas relativt alternativen.

¹² <https://bit.ly/3AlvkZG>



Figur 10. En fiktiv resa mellan västra Nybro och Kalmar Länsmuseum

Resan som illustreras på kartan ovan kan genomföras på en rad vis, vilka tar olika lång tid. Diagrammet nedan ger exempel på det. Alternativet "Bara" kollektivtrafik inkluderar anslutande bussar inklusive gång- och väntetider både i Nybro och Kalmar.



Figur 11. Restider mellan västra Nybro och Kalmar Länstrafik med exempel på färdsetskombinationer. Kombinationen cykel och tåg ger en kortare total restid än att köra bil inklusive parkering med kort promenad från parkering till slutmål.

I *Trafikverkets Effektsamband för transportsystemet - Åtgärder för cykel*¹³ beskrivs att 40 procent av kollektivtrafikens totala restid läggs på anslutningsresor. Flera forskningsstudier, som refereras till i samma rapport, visar på ett positivt samband mellan bra cykelparkeringsplatser och benägenheten att cykla. Rapporten visar också att det inte är så välstuderat kring cykelparkering vid busshållplatser utan att det finns mer forskning kring järnvägsstationer.

HYR- ELLER LÅNECYKELSSYSTEM

Mellan hållplatsen och slutmålet har resenären sällan en cykel (om det inte är en hemresa). Den måste därför gå eller ta anslutande stadsbuss. Möjliga alternativ för att kunna använda cykel som kollektivtrafikens räckviddsförlängare är att erbjuda cykel på annat vis.

Lånecykelsystem, elsparkcyklar eller liknande

I flera större städer i Sverige och världen finns låne- eller hyrcykelsystem och numera också elsparkcyklar i system som vänder sig till vardagsresor. Lånecykelsystemen har traditionellt varit reklamfinansierade och därför också drivits av de företag som sätter upp reklam i stadsrummet mot att de får sätta upp mer reklam. Som brukare har man vanligtvis betalat en låg årsavgift men sedan fått använda cyklarna utan kostnad. Eftersom systemen har varit reklamfinansierade har de varit koncentrerade till större städer där reklam exponering är mer omfattande.

Systemen har sedan de började bli vanliga i de större städerna omkring år 2010 i huvudsak varit stationsknutna, det vill säga att brukarna hämtar och lämnar cyklarna vid vissa särskilda ställ. Detta håller på att förändras och det blir vanligare och vanligare att cyklarna är friflytande, det vill säga att de kan hämtas och lämnas varsohelst inom vissa geografiska gränser.

Det har gjorts en del tidigare utredningar om lånecykelsystem i mindre städer, exempelvis i Simrishamn¹⁴ och Varberg¹⁵. Vad som rekommenderats i båda fall, och också implementerats i Varberg, är att använda Donkey Republic¹⁶. Det är ett system som har cyklar på olika platser i världen. Cyklarna låses upp via Bluetooth med en app i mobiltelefonen. Systemet kräver låg investeringskostnad och företaget hanterar teknik och betalsystem. I Halmstad, en stad i ungefär Kalmar storlek, har Tier etablerats med lånecyklar¹⁷.

På senare år har elsparkcyklar fått stor uppmärksamhet, i första hand inte för den tillgänglighet de skapar utan för hur dåligt fordonen har varit parkerade och för den trafiksäkerhetsproblematik som följt med dem. Kalmar har tidigare blivit uppvaktade av operatören Voi om att etableras i staden¹⁸, men en överenskommelse har inte slutits (även om en sådan inte egentligen krävs då det till skillnad från stationsbaserade system inte krävs markupplåtelse).

13

<https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/ovrigt/effektsamband-cykling.pdf>

14 <https://www.simrishamn.se/wp-content/uploads/2019/02/bilaga-utredning-om-lanecykelsystem.pdf>

15 <https://varberg.se/nyhetsarkiv/nyheter/nyahyrcyklaristan.5.7e2d777b179effea2a80c81.html>

16 <https://www.donkey.bike/>

17 <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/halland/elcyklar-via-app-nasta-steg-av-elsparksuthyrarna>

18 <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/smaland/hyra-elsparkcykel-inte-i-kalmar>

Flera studier visar att elsparkcyklarna i huvudsak ersätter gångtrafik och i ganska liten utsträckning ersätter biltrafik¹⁹. Det är dock metodologiskt svårt att svara på överflyttningspotentialen eftersom elsparkcyklarna kan ses som en del av en kombinationsresa där last mile-delen möjliggör hela överflyttningen till kollektivtrafik även om den sista delen av resan i sig bara ersätter en gångresa.

Den stad som i teorin är mest intressant för att införa ett eller flera system för att ge tillgång till cykel eller liknande fordon är Kalmar som har tillräckligt med boende och inpendlare. Under den workshop som var i Oskarshamn den 23 november var intresset för låne- eller hyrcykelsystem lågt. Däremot, om en aktör önskar etablera ett system som inte belastar kommun eller region ekonomiskt bör dörren vara öppen för det. KLT bör då också delta i (men inte driva) de nationella processer som verkar för att knyta mobilitetstjänster närmare kollektivtrafiken, så kallat integrerade mobilitetstjänster, Maas²⁰. Exempel på sådana tjänster är Travis²¹, som samlar kollektivtrafik, elsparkcyklar, bilpooler och taxi under en app i Stockholm.

Cykeluthyrning

Den mer traditionella cykeluthyrningen över disk håller också gradvis på att gå över till självbetjäning. Skillnaden mot systemen ovan är att målgruppen i högre utsträckning är besökare som efterfrågar en cykel under en längre tid, någon dag eller vecka snarare än en timme. Det finns uthyrning av cyklar på flera håll i regionen. Rentbike har exempelvis cyklar för uthyrning som i huvudsak vänder sig till cykelturister i Emmaboda, Kalmar, Nybro, Mörbylånga och Byxelkrok²², men det finns också fristående uthyrare.

Hyrцыkesystem och cykeluthyrning smälter i många fall samman och redan nämnda Donkey Republic är ett exempel på det. Cykeluthyrning i självservice skulle mycket väl kunna användas för inpendlare under de tidsperioder som det är lågsäsong för turismen.

Företagscyklar

För pendling till större arbetsplatser som ligger en bit från hållplatser (förslagsvis mellan 500 och 3000 meter från hållplatsen) skulle de aktuella företagen mycket väl kunna erbjuda de anställda en cykel på hållplatsen som den kan använda för att komma till arbetet. Dessa cyklar kan förses med kodlås eller bluetooth-lås. Det kommer antagligen inte krävas så många cyklar men kan ha stor betydelse för att det ska vara möjligt för dem utan körkort och bil att söka tjänster på dessa platser.

Egen cykel

Den enklaste lösningen, som redan antagligen sker i viss utsträckning och som också många förordade under workshopen i Oskarshamn, var att den inpendlare som önskar cykla mellan Kalmar C (vilket det i praktiken ofta är) och slutmålet själv bör ställa en extracykel på Kalmar C.

¹⁹ Exempelvis https://www.regionstockholm.se/globalassets/4.-regional-utveckling/publicerade-dokument/rapport-elsparkcyklar_200305.pdf

²⁰ <https://sv.wikipedia.org/wiki/Mobilitetstj%C3%A4nst>

²¹ <https://travis.se>

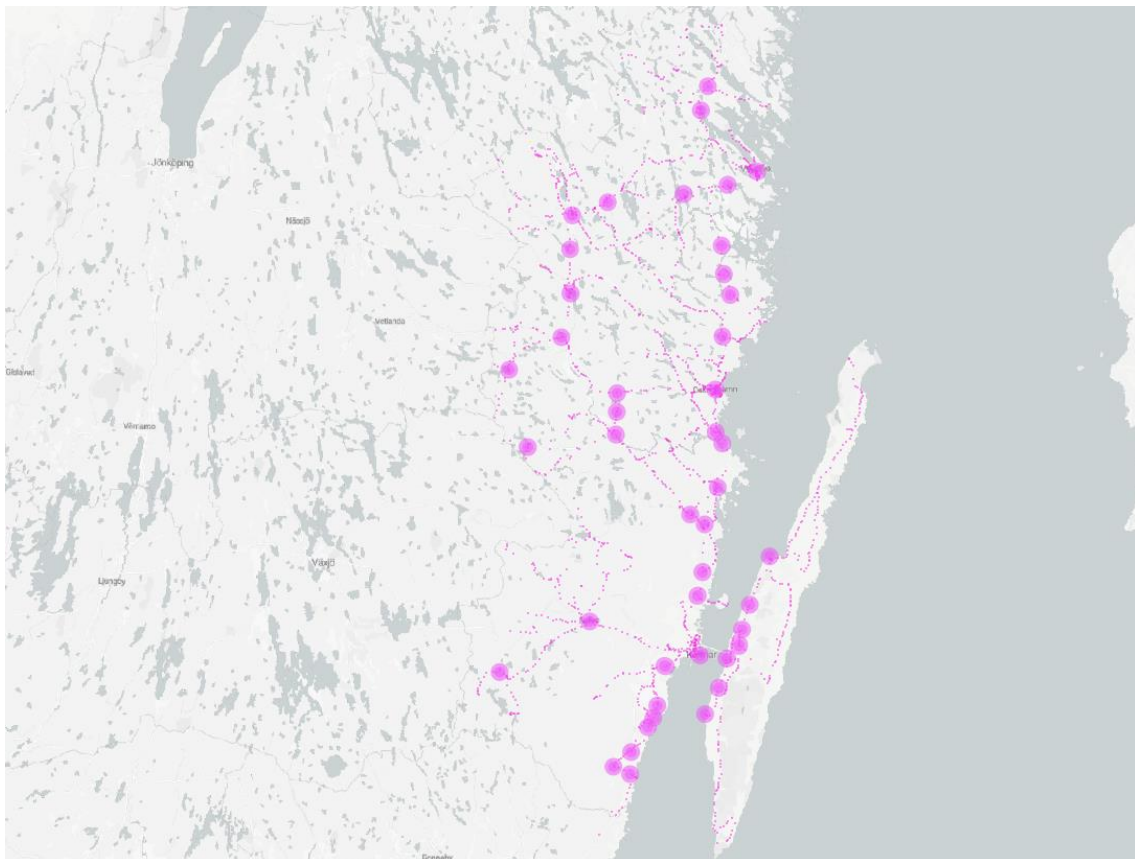
²² <https://rentbike.se/>

INFRASTRUKTURENS BETYDELSE FÖR ANSLUTNINGSRESOR

Cykelvägar bidrar till att förbättra busstrafiken på tre vis:

1. Med goda möjligheter att cykla kan kollektivtrafikens upptagningsområde kring hållplatserna öka jämfört med att gå. Det gäller både cykelvägar utmed trafikfarliga vägar, men också trafiksäkra passager som minskar vägarnas barriäreffekter.
2. Med gång- och cykelvägar som går längs med busstrafiken ökar möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig utmed vägen. På så vis behöver det inte vara lika många hållplatser, vilket kan öka busstrafikens attraktivitet.
3. Med goda cykelmöjligheter i samma relationer som bussen går kan fler välja cykeln i stället för bussen, vilket gör att busstrafiken fungerar bättre för dem som inte har möjlighet att välja cykeln.

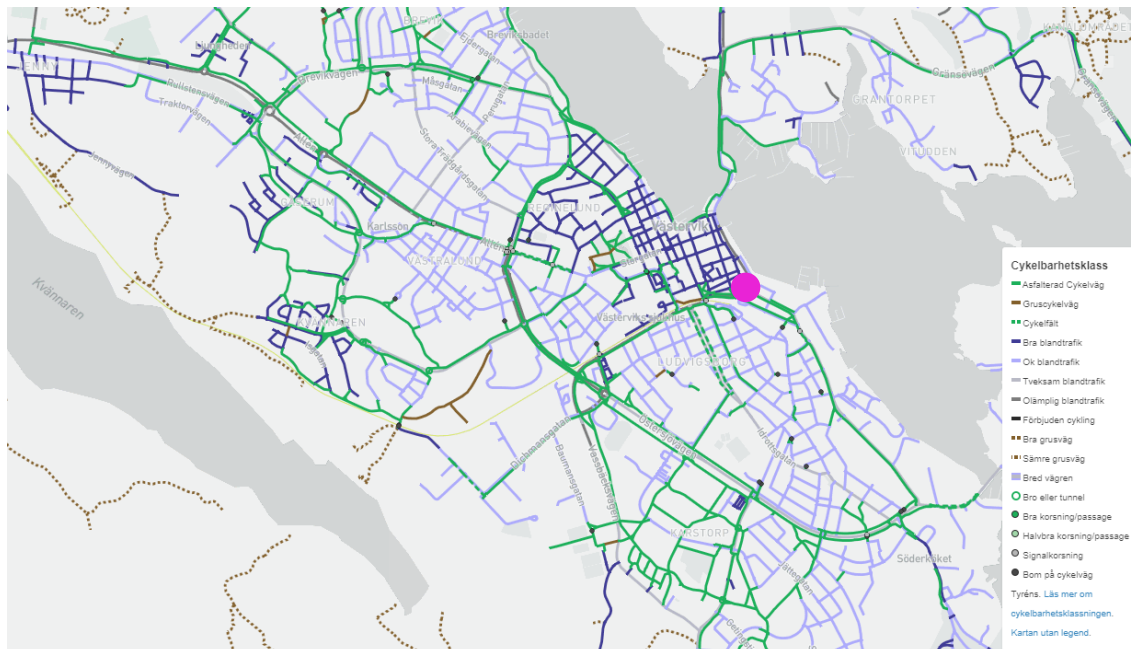
I Kalmar län finns ungefär 1700 busshållplatser. Av dessa är ungefär 44 så kallade viktiga bytespunkter längs statliga vägar. Dessa har bland annat en viktigare funktion för byten och ska ha en högre standard. Många av dessa sammanfaller med ortscentrum. Även om det förekommer att resenärer cyklar till alla hållplatser så cyklar de flesta till dessa viktiga bytespunkter. Detta inte minst för att det är flest personer som bor runt dessa men också för att förutsättningarna att cykla ofta, men inte alltid, är bättre kring dem.



Figur 12. Busshållplatser och stationer i Kalmar län där de större cirklarna är de så kallade viktiga bytespunkterna. Små prickar är resterande hållplatser.

För att komma till hållplatserna med cykel bör den anslutande infrastrukturen vara trafiksäker och upplevas trygg. Det kan åstadkommas genom cykelvägar, men också

genom att de gator och vägar som delas med motortrafik har låga hastigheter och låga motortrafikflöden. Kartutsnittet nedan visar exempel på Västerviks gatu- och vägnät där en så kallad cykelbarhetsklassificering²³ har gjorts.



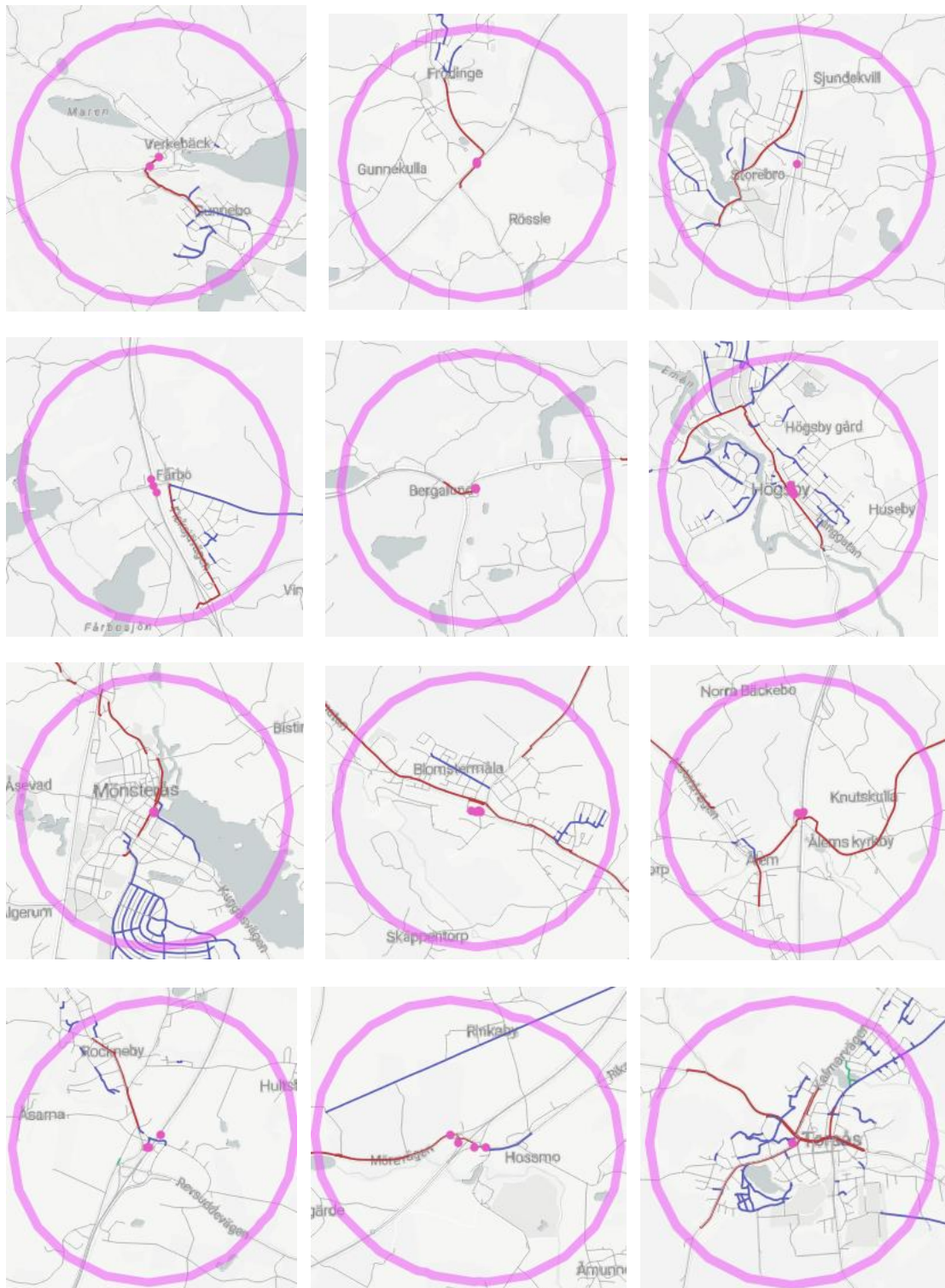
Figur 13. Cykelvägar och en bedömning över hur cykelvänliga blandtrafikgator och -vägar är i Västervik. Som kan noteras är cykelvägarna i första hand byggda utmed de mindre (grå) cykelvänliga vägarna. Den rosa cirkeln visar placeringen av den viktigaste bytespunkten, Västerviks station.

STATLIGA CYKELVÄGARS BETYDELSE

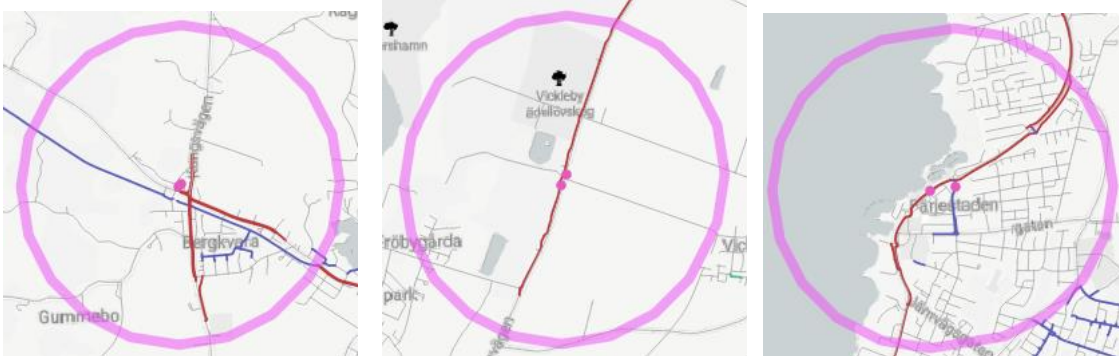
Cykelvägar, liksom blandtrafikvägar, är statligt, kommunalt eller enskilt ägda. Översiktligt, men med många undantag, finns de kommunala cykelvägarna i tätort och de statliga utanför. De kommunala cykelvägarna finansieras och byggs av kommuner, vilka i vissa fall kan få medfinansiering från staten via länsplanen eller från stadsmiljöavtal. Statliga cykelvägar prioriteras av Region Kalmar län men finansieras av Trafikverket.

Där blandtrafikvägar inte är lämpliga att cykla på eller passera bör det byggas separat cykelinfrastruktur. I kartorna nedan illustreras hur statliga cykelvägar finansierade via länsplanen ökat tillgängligheten till de viktigaste hållplatserna. I tätorter är blandtrafikvägar sällan barriärer i sådan omfattning att det bör vara ett stort hinder för de vardagscyklister som önskar komma till hållplatserna. Trafikflödena kan vara höga, men ofta är hastigheterna låga och trafikmiljön inbjuder till att bilisterna är mer uppmärksamma än på landsvägar.

²³ <https://www.tyrens.se/sv/projekt/samhaellsplanering/cykelbarhet-ett-underlag-foer-kartor-och-analyser/>



Figur 14. Statliga cykelvägar (röda) som matar till kollektivtrafiken i Kalmar län. Blå linjer är kommunala cykelvägar. Den rosa cirkeln är ett ungefärligt upptagningsområde för cykel. Underlagsdata kommer från NVDB.



Vidare figur 15. Statliga cykelvägar (röda) som matar till kollektivtrafiken i Kalmar län. Blå linjer är kommunala cykelvägar. Den rosa cirkeln är ett ungefärligt upptagningsområde för cykel. Underlagsdata kommer från NVDB.

En slutsats är att av de 44 viktiga bytespunkterna har statliga cykelvägar bidragit till ökade möjligheter till kombinationsresor i 15 fall. Som kan noteras möjliggör statliga cykelvägar i flera fall att viktiga hållplatser kan placeras utanför byarna som motorvägs- eller landsväghållplatser eller liknande. På så vis får boende god tillgänglighet till hållplatserna utan att kollektivtrafikens attraktivitet minskar, vilket i högre grad kunde vara fallet om bussen måste avvika från den större vägen och snirkla genom byarna.

ÖKADE INFRASTRUKTURKOSTNADER

Det finns flera fall där det saknas infrastruktur för att cyklister tryggt, attraktivt och säkert ska kunna komma till hållplatser och stationer. Detta har inte studerats i detalj, men exempel är mellan bytespunkten Bockara och orten Bergalund där en cykelväg saknas.

För mellanliggande hållplatser som trafikeras av regionbuss är det betydligt vanligare att de ligger utmed vägar som är olämpliga att cykla på. Det gör att det i det närmaste krävs en hållplats per hus, utfart eller anslutande väg. För dem utan bil eller körkort, barn och unga exempelvis, blir regionbussen det enda sätt att trafiksäkert själva ta sig till kompisar eller fritidsintressen.

För att skapa ett sammanhållet regionalt nät av cykelinfrastruktur är det nödvändigt att kombinera separerad cykelinfrastruktur med det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet oavsett våghållare. Att bygga långa cykelvägar på landet är ofta inte motiverat kostnadsmissigt. Det är också mycket få cyklister som kan förväntas om det är mer än 10 km mellan två tätorter om relationen inte ingår i en cykelled.

Kostnaden för cykelvägar kan variera kraftigt beroende av exempelvis hur omfattande planeringsarbete som krävs, markförhållanden, eventuella broar eller tunnlar och hur bred cykelvägen ska vara. En ungefärlig meterkostnad är 5000–10000 kr för en statlig cykelväg. I den kostnaden ingår också planering och projektering, vilket inte alltid är fallet för kommunal infrastrukturplanering. Statliga cykelvägar får också höga totala kostnader för att de vanligtvis är längre än kommunala cykelvägar.

Några sätt att minska kostnaden är:

- Att **använda befintliga vägar mer**, exempelvis enskilda vägar. För nationella cykelleder skrivs avtal med väghållarna för vägvisning och öppethållande (där statlig driftsbidrag saknas). Det skulle även kunna göras för vardagscykling. På så vis behövs cykelvägar mest för att koppla samman de lågtrafikerade vägarna.
- **Göra de befintliga vägarna mer cykelvänliga**, exempelvis genom att införa bymiljöväg eller stänga av dem för genomfart för motortrafik om det går.
- **Frivillig markåtkomst** kan också utforskas mer där kommunen eller väghållaren bygger en cykelväg med bidrag från kommunen eller annan (exempelvis länsstyrelsen). På så vis ställs inte lika höga krav på formell planering som krävs för både vägplan och detaljplan. Ett avtal är att rekommendera om cykelvägen ska ingå i ett sammanhållet stråk. I Norrtälje har exempelvis kommunen inrättat ett kommunalt anläggningsbidrag för gång- och cykelvägar på landsbygden²⁴ på fem miljoner kronor årligen. Föreningar kan söka bidraget och inför ansökan måste föreningen ha kommit överens med de berörda markägarna. Vanligtvis byggs enklare cykelvägar av sommarcykelvägsstandard men även bidrag för asfaltering har delats ut. Meterkostnaden är ungefär 1000 kr.
- **Bygga regionala cykelvägar med detaljplan** i stället för med vägplan. Om en cykelväg inte prioriteras i den regionala transportinfrastrukturplanen är det ändå möjligt att bygga den som kommunal. Det har ibland framförts att det dessutom skulle kunna bli billigare per meter, men det är något oklart varför det skulle bli det utan att kvaliteten blir lägre eller att mindre hänsyn tas i planeringsprocessen.
- Slutligen kan statliga cykelvägar byggas med **lägre standard**, så kallade sommarcykelväg. På så vis kan kostnaderna minskas.
- **Passa på att bygga cykelvägar** vid ombyggnader, avloppsarbeten eller beläggningsarbeten. Att flytta en bilväg för att få plats med en cykelväg är i regel mycket dyrt, men om det görs i kombination med beläggningsarbete minskar kostnaderna avsevärt.

Exemplen ovan kan också kombineras där statliga cykelvägar med vägplan är i det dyrare spannet medan sommarcykelvägar som markägaren frivilligt (om än möjligtvis mot anläggningsbidrag eller liknande) upplåter är billigast.

²⁴ <https://www.norrtalje.se/info/stad-och-trafik/trafik-och-gator/cykel/ansokan-om-anlaggningsbidrag-for-gang--och-cykelvag-pa-landsbygden/>

4 CYKEL PÅ KOLLEKTIVTRAFIKFORDONET

Det har från resenärer såväl som från politiker efterfrågats att det ska vara enklare att ta med cyklar på kollektivtrafiken utöver dagens möjligheter. Frågan diskuterades även på den workshop som KLT arrangerade i Oskarshamn den 23 november 2021 (se bilaga med mötesanteckningar). På workshopen var representanter från bland annat regionens kommuner, Trafikverket och andra aktörer på plats.

NULÄGE

På regionbussarna finns det idag cykelställ bak där det är möjligt att hänga upp minst två men möjligtvis fyra cyklar. I avtalet med bussföretaget är fyra cyklar satt som krav, men utformningen av cykelhållaren är standardutförande, vilket i standardavtalet Bus Nordic är för två cyklar. Det går också att lägga en cykel i bagageutrymmet under. Föraren är behjälplig med att fästa cykeln eftersom föraren också är ansvarig för att den sitter fast. Föraren hjälper också ofta till med att hänga upp cykeln.

Det är idag inte tillåtet att ta med cyklar på stadsbussarna och det finns heller inte cykelhållare bak på de cyklarna. Cykelhållare på stadsbussarna var inte heller ett krav i upphandlingen av den trafiken.

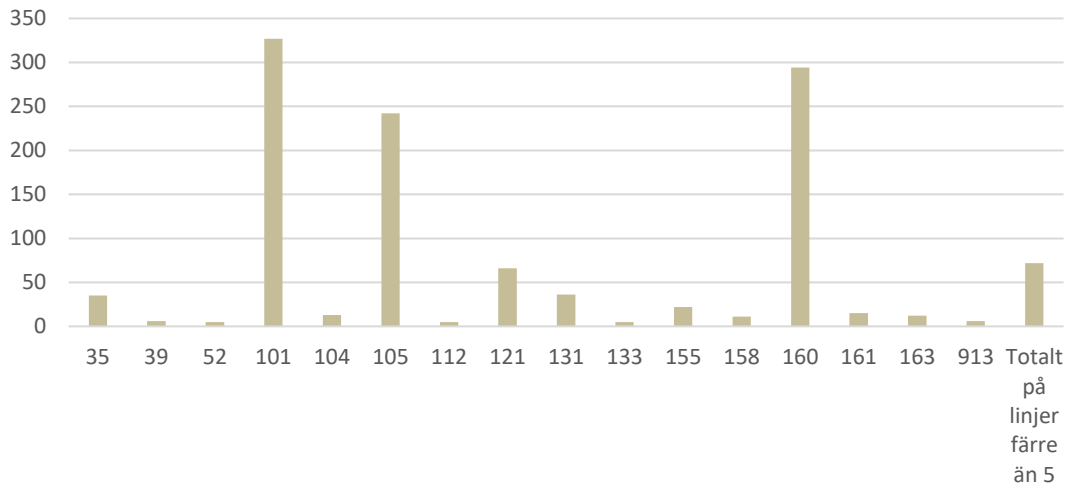
Det går inte att boka plats för cykel på bussen. För att få ta med en cykel behöver resenären köpa ett cykeltillägg som kostar som en ungdomsbiljett. Om cykeln inte får plats eller om det är köpt på en avgång där cykel inte är tillåten kan resenären ansöka om återbetalning för tillägget. Det är föraren som bestämmer om det finns plats för cykeln, vilket för övrigt också gäller för barnvagnar samt för alla resenärer.

På tågstråkan är det tillåtet att ta med cykel på Öresundstågen där de tas med på läggolvsdelen. Där ryms som mest sex cyklar. Det är även tillåtet att ta med tandemcykel, men inte lådcyklar eller cykelkärror. På Krösatågen mellan Kalmar och Emmaboda och mellan Kalmar och Karlskrona är det också där tillåtet att ta med sex cyklar men inte på Krösatågen till och från Östergötland. Det är heller inte tillåtet att ta med cyklar på SJ:s tåg.

I kommunikationen mot resenärerna uppmuntras inte att ta med cykeln där så är tillåtet, snarare tvärtom: "För att undvika trängsel önskar vi att du enbart tar med dig en cykel om du inte har något annat alternativ", står det på den aktuella sidan på KLT:s hemsida.

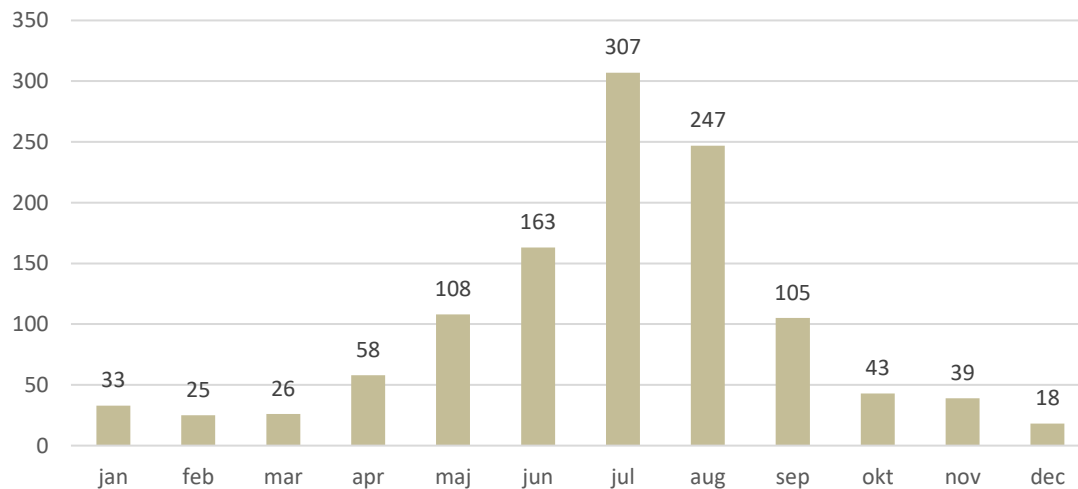
Idag är ungefär 1200 av alla sålda biljetter cykeltillägg. Det är med andra ord inte särskilt vanligt att resenärer tar med sig en cykel. Av de få cykeltillägg som säljs är det i huvudsak på linje 101 och 105, det vill säga för trafik på Ölandsbron, men även på linje 160, som går på E22. I övrigt är det sparsamt. Det betyder att biljettintäkterna för cykeltilläggen är mycket låga men också att medtagning av cykel idag i stort sett inte bör ha någon negativ påverkan alls på tidtabellshållning, även om det kan förekomma vissa tider på vissa linjer. Det finns dock indikationer på att alla inte betalar cykeltillägg utan att cykeln åker med gratis i många fall och att den då inte syns i statistiken. Inte heller ingår de cyklar som åker med på M/S Dessi i statistiken eftersom de följer med utan extra kostnad för resenären.

Antalet sålda cykelbiljetter 2019 per linje



Figur 16. Antalet sålda cykelbiljetter under 2019 per linje. Källa: Kalmar Länstrafik

Sålda cykelbiljetter per månad



Figur 17. Antalet sålda cykelbiljetter under 2019 per månad. Källa: Kalmar Länstrafik

En fjärdedel av alla sålda cykelbiljetter såldes under juli. Det bör betyda att det i huvudsak är för semesterärenden som erbjudandet om att ta med cykel är nyttjas. Ungefär 40 procent av cykelbiljetterna säljs på lördag och söndagar.

Utöver bussarna trafikerar Färjan M/S Dessi mellan Kalmar och Färjestaden mellan 17 maj och 18 september. Färjan har plats för 50 cyklar per avgång. Personbiljett köps på båten och inkluderar fri cykeltransport på rederiets biljett. Om resenären har någon av Kalmar länstrafiks kortprodukter, exempelvis seniorperiodkort eller 30-dagarsbiljett, reser den fritt med M/S Dessi och cykeln kostar inget extra.

Under juli 2019 såldes 105 cykeltillägg för att ta med cykeln på buss för resor över Ölandsbron. Det är mer än tre om dagen. Här skulle M/S Dessi antagligen kunna ta en större andel.

REGIONBUSSAR

Det finns flera sätt att ta med cyklar på en bussarna. Det är cykelhållare bak på bussen, bagageutrymmet under bussen, inne i bussen eller på släp efter bussen. Dessa alternativ beskrivs nedan.

För att hålla nere kostnader och underlätta upphandlingsförfarandet av trafik och bussar tillämpar Kalmar Länstrafik Svensk kollektivtrafiks bussavtal Bus Nordic²⁵. Det gör att mer skraddarsydda lösningar inte är att rekommendera eftersom de kan vara kostnadsdrivande och göra upphandlingen mer komplicerad. Sådana lösningar skulle exempelvis kunna vara att ha en extra dörr för ett cykelutrymme bak i bussen, mer flexibla ommöbleringsmöjligheter i bussen som inte ligger i linje med Bus Nordic eller att förlänga bussen så cyklar kan tas med utan att antalet sittplatser reduceras.

Cykelhållare bak på regionbussen

I nu gällande avtal för busstrafiken ställdes för regionbussar krav på fyra cyklar, vilket var ett avsteg från modellavtalet. Avsteget blev inte kostnadsdrivande i detta fall eftersom kravet mer eller mindre ignorerades. Det är med viss möda möjligt att ta med tre cyklar på cykelhållarna som erbjöds och en i bagageutrymmet, men de fabriksmonterade hållarna är utformade för de två cyklar som modellavtalet efterfrågar.

Om en mer ambitiös karossmonterad cykelhållare skulle börja användas kan detta bli kostnadsdrivande i upphandlingen. Själva hållaren behöver förvisso inte kosta mer än uppskattningsvis 5 000 kr per buss, men till det tillkommer vissa kostnader och utmaningar:

- Montering som kan kräva speciallösningar då hållaren enligt Bus Nordic inte sker på dragkrok utan direkt på karossen.
- Vid haveri kan det blir svårare att komma åt motorrummet om en större hållaren finns bak på bussarna.
- Vid service och tvätt måste antagligen cykelhållaren tas ner, vilket ger merkostnader.
- En större hållare kan påverka bakrutan som utrymningsväg. Antagligen är detta inte något problem då bakfönstret som utrymmesväg främst bör vara aktuellt om bussen ligger på sidan, men det kan vara det om cyklarna exempelvis skulle tas med stående bak på bussen, upphängda i framhjulet.

Bedömningen är inte att en avvikande fastmonterad cykelhållare påverkar bussens andrahandsvärde.

²⁵ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--bilagor/handlingar-modellavtal-2016/>



Figur 18. Exempel på en mer ambitiös karossmonterad cykelhållare som har plats för fem cyklar och som inte kräver att cyklarna sätts på och tas av i samma ordning. Notera att det inte är samma bussklass som regionbussar. Bakfönstret är högre upp. I denna variant hängs cyklarna stående, hängande i framhjulet.

Ett sätt, vilket också tillämpas i Kalmar länstrafik, är att fästa en cykelhållare bak på bussens dragkrok. Även om det inte är ett krav i Bus Nordic är ungefär 30 procent av regionbussarna ändå utrustade med dragkrok och de använder då lös cykelhållare. Cykelhållaren kan då förvaras i bagageutrymmet och bara monteras om den efterfrågas. Det skulle vara möjligt att göra det även med en cykelhållare som är gjord för fyra cyklar, även om den då givetvis skulle ta större plats i bagageutrymme än en "enkel" hopvikbar hållare som tar minimalt med plats.

Den nuvarande huvudsakliga lösningen med att hänga upp cyklar bak på bussen är den som vidare också rekommenderas. Däremot bör det tydliggöras att det är resenären som ansvarar för att hänga upp och fästa cykeln och föraren som sedan kontrollerar att det är korrekt gjort.

Under regionbussen

På regionbussar finns luckor under bussen. På regionbussarna finns två luckrader men i de främre tar toaletten upp plats varför det inte är möjligt att få plats med en cykel där.

Eftersom cykeln behöver skjutas in kan den skadas. Det kan vara svårt att lägga två cyklar på varandra i bagageutrymmet även om det är möjligt. I synnerhet racingcyklar eller barncyklar väger lite, vilket underlättar in- och urtagning. Manövern skulle kunna underlättas om det fanns ett utdragbart golv, men det skulle öka kostnaderna då det skulle vara en eftermontering.

Rekommendationen är att det vidare också ska vara tillåtet att ta med cykel i bagageutrymmet som komplement till hållaren bak.

Inne i regionbussen

Det skulle också kunna vara möjligt att ta med cykel inne i fordonet i det flexibla utrymmet. Regionbussarna, höggolvsbussarna, har ett flexutrymme på 1300 mm, vilket gör att rullstolar och barnvagnar får plats. En cykel på omkring 1800 mm i längd får däremot inte plats annat än stående och då är den svår att säkra. Resenären får inte heller stå och hålla i cykeln då resenären ska vara bältad utanför stadstrafik. Det är med andra ord varken tillåtet eller möjligt att ta med fullstora cyklar i regionbussar.

I kommande avtal är det möjligt att gå upp till 1800 mm, vilket skulle ge plats för cykel utan att påverka anskaffningskostnaderna avsevärt. Det skulle dock kräva att ett stolpar tas bort, vilket i synnerhet skulle påverka bussens passagerarkapacitet negativt. Det skulle då bli 51 sittplatser istället för 53. Under lågtrafik har det ingen betydande påverkan eftersom bussen ändå oftast inte är full, men i peaktrafik används dessa stolpar för sittande resenärer i hög utsträckning. I peaktrafik är uppfattningen att det är relativt få barnvagnar, rullstolar och rullatorer.

Klass II	1300-1800 mm, justeras genom t.ex. fällbara sätesrader eller borttagbara säten
----------	--

Figur 19. Krav på flexutrymme i Klass II-bussar, det vill säga regionbussar i Bus Nordic. Att hålla sig till dessa skrivningar är klokt för att underlätta upphandlingsförfarandet och minska kostnaderna.



Figur 20. Bakre entré till höggolvsbuss. Notera att flexutrymmet är för kort för en cykel. Dörren är också ganska smal med tanke på det lyft som krävs.

Att utöka det flexibla utrymmet skulle, då efterfrågan på medtagning av cykel är låg, i huvudsak gynna möjligheterna att ta med barnvagnar, bagage och rullatorer eftersom utrymmet skulle öka. Värt att notera i sammanhanget är dock att barn inte bör sitta i barnvagnen under färd i regionbussar då de bör vara bältade, varför barnvagnen skulle kunna fällas ihop. Det gäller även rullatorer.

Om utrymmet skulle utökas till 1800 mm så cyklar får plats, förvisso i konkurrens med exempelvis barnvagnar, så bör det vara resenärens ansvar att ta på och ur cykeln, inte förarens. Redan idag finns fästningsanordningar för barnvagnar och rullstolar varför bedömningen är att ytterligare anordningar inte skulle behövas. Som bilden ovan visar är det dock ganska trångt att bära upp och ner cykeln. Slutsatsen är att cykel ombord inne i regionbussar inte rekommenderas för kommande upphandlingar: Platserna behövs till sittande passagerare istället för utökat flexutrymme och i- och urtagningen är för besvärlig. Att hänga cykeln bak är i de flesta avseenden en bättre lösning.

Cykelsläp

Det skulle vara möjligt att ha ett släp efter bussen som har utrymme för cyklar. Det har testats tidigare i regionen då det efter att Ölandsbron blev fyrfilig inte längre var möjligt att cykla på den. Släpet hade utrymme för 20 cyklar och trafikerade bara mellan

brofästena, varför man var tvungen att cykla dit på båda sidor. Möjligheten togs senare bort då få nyttjade den.



Figur 21. Det nu avlagda cykelsläpet som tillkom som kompensation för att möjligheten att cykla över bron togs bort 1995.

Det finns i Bus Nordic inga skrivningar om dragkrok, varför det kan bli en kostnadsdrivande speciallösning om vagn ska hängas på. Idag har många regionbussar inom KLT ändå dragkrok. Att börja köra med cykelsläpet påverkar omloppen negativt då släpet måste hängas på och tas av löpande eller sitta på en enskild buss som går i slinga (i eller utanför linjetrafiken).

Extrautrustningens påverkan på omlopp

För att hålla nere kostnader skulle det vara möjligt att bara utrusta vissa linjer med speciallösningar, exempelvis bättre cykelhållare eller cykelsläp. Den mest aktuella relationen, vilket motiveras nedan, är att ta med cykel över bron till Öland.

I dag är ungefär 31 regionbussar knutna till depåerna i området Kalmar och Öland. Av dessa är ungefär 4 reserv. Enskilda bussar går inte dedikerat på vissa linjer. Detta för att bussarna ska vara stillastående så kort tid som möjligt på depå eller reglerhållplatser. Det är ungefär 11-12 regionbussar som behövs för att trafikera bron i linje 101 och 105. Om dessa genom speciallösningar skulle brytas ut ur den totala flottan på 31 bussar kommer det uppskattningsvis att behövas ytterligare 2 bussar med anledning av att dedikerad reservbuss behövs, men främst för att omloppen skulle bli mindre effektiva. Det skulle ge en merkostnad på ungefär 1 miljon kr per år för själva bussarna plus tidskostnad för längre reglertider. Med den kostnaden är det i

sådana fall bättre att extrautrusta alla 31 bussar med en specialcykelhållare. Extrautrustning på vissa bussar och i vissa linjer rekommenderas därför inte.

STADSBUSSAR

Det är idag inte tillåtet att ta med cykel på stadsbussar. Bussarna har inte hållare bak och inte heller bagageluckor under bussen. Till stor del har stadsbusstrafiken samma funktion som cykeln: korta resor inom staden. Det gör att behovet av att ta med cykel på bussen är betydligt lägre än att ta med den på regionbussen där cykeln och bussen har kompletterande roller.

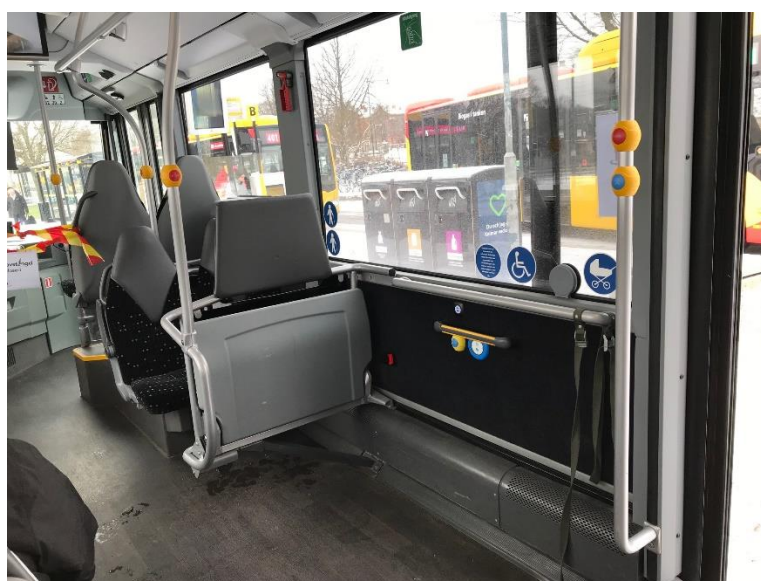
Även för stadsbussar bör kraven i Bus Nordic tillämpas, varför inga speciallösningar är att rekommendera. Speciallösningar skulle exempelvis kunna vara att utrusta stadsbussarna med externa cykelhållare. Dessa kan sitta bak som på regionbussarna, men de kan också, vilket det finns internationella exempel på, fästas fram så att föraren har uppsikt över cykeln. Upphängningen kan då också gå smidigare eftersom resenären och föraren kan utbyta blickar och instruktioner enklare.

På stadsbussar finns inget bagageutrymme och det är inte heller aktuellt att införa det, annat än att gå över till bussar av regionbuss även i stadstrafiken, vilket inte är önskvärt.

Den lösning som skulle ligga närmast till hands är därför att ta med cykeln inne i fordonet och fästa den i flexutrymme i bussen. Det är betydligt enklare att ta med en cykel in i en stadsbuss än i en regionbuss. Det är bredare öppning och ingen trappa. Idag är dock flexutrymme inte tillräckligt långt för att det ska vara möjligt att få plats med en cykel. I kommande upphandlingar kan större flexutrymme krävas, men då förslagsvis inte med anledning av att öka möjligheterna att ta med cykel, utan för att efterfrågan på plats för barnvagnar, rullstolar, rullatorer motiverar det.



Figur 22. Bakre entrén och det ena flexutrymmet i en stadsbuss (låg golvsbuss). Notera att flexutrymmet är för litet för en cykel annat än att cykeln förvaras stående.



Figur 23. Det andra flexutrymmet i stadsbussen. Det är i dagens utformning för kort för en fullstor cykel.

Det är sällan som cyklar behöver tas med på bussen. Det kan vara när det börjar regna eller om cykeln havererar. När det regnar bör det också vara fler med barnvagn som önskar nyttja flexutrymmet.

Med tanke på hur få som önskar ta med cyklar på stadsbussen finns det möjligtvis inte skäl att förbjuda det. Ett stort flexutrymme (1 800mm) på stadsbuss kan också öka antalet passagerare som kan åka med, vilket inte är fallet på regionbussar där passagerarna ska vara bältade.

Det är inte KLT:s ansvar att transportera hem cyklar. Däremot är det en intäkt, även om det är tveksamt om betalningsviljan finns att ta med cykeln på stadsbussen, men vid cykelhaveri kan det mycket väl finnas. Intäkten från att ta med cykeln på stadsbussen kan vägas mot att i högre grad avvisa de med barnvagn, rullstol och rullator. I sammanfattning finns det inga större skäl att vare sig tillåta medtagning av cykel på stadsbussarna eller att förbjuda det.

Bedömningen är oavsett att det inte är motiverat att sätta cykelhållare på stadsbussar eftersom det kan bli kostnadsdrivande vid såväl upphandling som tvätt och rekommendationer. Det finns heller ingen efterfråga som motiverar det.

ANSVAR

Det är oavsett lösningar föraren som är ansvarig för att cykeln är korrekt förankrad. Om cykelhållare bak ska användas bör det av arbetsmiljöskäl vara resenären som hänger upp och fäster cykeln, men att föraren sedan kontrollerar att det är tillräckligt bra gjort eftersom föraren är ansvarig. Idag hjälper föraren ofta till med att hänga upp cykeln, vilket föraren även fortsättningsvis kan göra, men den måste inte det och ska heller inte förväntas göra det.

Föraren, bussbolaget eller KLT bör inte hållas ansvariga om någon stjälar cykeln. Men eftersom ägaren inte har möjlighet att hålla uppsikt över cykeln om den hängs bak på bussen bör det finnas goda möjligheter att låsa fast den i samband med att den hängs upp. Cykelägaren bör såklart också vara ansvarig om cykeln läggs i bagageutrymmet under bussen, men då är det betydligt enklare för ägaren att ha uppsikt så ingen tar ut cykeln olovligen.

Arbetsmiljöverket belyser hur tillbud kan hanteras²⁶. Ett sådant skulle kunna vara att behöva lyfta upp en tung elcykel på hållarna bak eftersom det är en händelse som skulle kunna leda till olycka. Att lämna förarhytten utan uppsikt bör också kunna ses som ett tillbud.

Om cykeln ska tas med inne i fordonet gäller samma regler som för all last, men närmast jämförbart är möjligtvis en tom barnvagn. Den ska vara fäst ordentligt. Det har under utredningen inte identifierats några EU-regler eller nationella regelverk som innebär att cykel skulle avvika här. Detta givetvis förutsatt att cykeln inte sticker ut eller på annat sätt är i vägen, vilket den skulle göra om utrymmet bara är 1300 mm långt.

²⁶ <https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/ansvar/>

KOSTNADER

Det skulle också vara möjligt att ta med cykel utan extra kostnad på bussen. Så är exempelvis fallet i delar av Danmark²⁷. Ur Kalmar Länstrafiks horisont finns det inga skäl att verka för det. Några argument är:

- Medtagning av cykel är en intäkt (om än blygsam). Det skulle dock kunna vara så att bristfälliga cykelparkeringar vid hållplatser eller en lång avslutningsresa till slutmålet hindrar potentiella resenärer att åka regionbuss överhuvudtaget och att gratis medtagning av cykel då skulle kunna göra att dessa personer skulle gå över till regionbussen med ökade biljettintäkter som följd. Men förslagsvis bör bättre cykelparkering vid hållplatserna vara viktigare för att locka dessa potentiella resenärer.
- Kostnaden gör att medtagning av cykel inte görs dagligen eller slentrianmässigt utan bara när "det behövs". Skulle det vara kostnadsfritt kommer det att bli fler, vilket riskerar att påverka tidtabellshållning negativt.
- Kostnaden bör bidra till att flytta dem med cykel som ska till Öland från buss till färjan.

Bedömningen är att Kalmar län som cykelturismdestination inte bör påverkas negativt med anledning av kostnaden. Cykeltilläggspriset bör inte vara avskräckande.

MÅLGRUPPER

För att utforma en bra tjänst i att ta med cykel på kollektivtrafikfordonet bör målgrupperna beaktas. Målgrupperna i detta fall baseras på tidigare presenterade cyklisttyper:

Vardagsresenärer, vilket är arbets- och skolpendlare, reser i peaktider då kollektivtrafiken är som mest känslig för tidsstörningar. De vardagsresenärer som reser i stadsbussen bör i extremt liten utsträckning efterfråga att kunna ta med cykeln. Det skulle vara om det blir punktering, blir mörkt eller börjar regna när det är dags att åka hem. Eftersom det i själva definitionen av vardagsresenärer ingår att de reser samma relation som en vana föreslås att dessa parkerar sin cykel på hemhållplatsen och går, åker stadsbuss, eller har en extracykel på målorten för sista delen av resan. De kan också ha en vikcykel.

Rekreationscyklister och cykelturister, som kommer mer långväga från kan hyra cykel i anslutning till destinationen, men många föredrar att ha sin egen cykel. Det gäller i synnerhet de som reser till en plats för att just cykla runt där på en cykelsemester, exempelvis de som ska till Ölandsleden.

Utöver de finns ju också turister som bara cyklar en dag under semestern som en aktivitet bland andra. De har inte med sig cykel (eller har cykel med i husbilen) och behöver heller inte ta med cykeln på kollektivtrafiken.

Det är i synnerhet Öland som lockar cykelturister, även om det förekommer i andra delar av länet. Det finns i dag ingen färdigställd cykelled enligt kraven på nationell cykelled för rekreation och turism²⁸, däremot har Ölandsleden under många år strävat

²⁷ <https://dinoffentligetransport.dk/kundeservice/raad-og-regler/cykler-dyr-og-bagage/>

²⁸ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/cykel-i-samhallsplaneringen/Cykelleder-for-rekreation-och-turism/>

efter att bli det. Enligt kraven på en nationell cykelled måste det vara möjligt att nå ledens start- och slutpunkt med kollektivtrafik. Det finns inget uttryckt krav på att det ska vara möjligt att ta med cykeln på denna kollektivtrafik, men det bör ändå anses som starkt rekommenderat då nationella cykelleder ska vara de allra bästa cykellederna i landet.

Tävlings- och träningscyklister kan också efterfråga att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Cyklarna väger lite och är enkla att hänga upp, men cyklarna är också stöldbegärliga varför dessa resenärer möjligtvis inte önskar ha cyklarna obevakade, exempelvis bakom en buss. Landsvägscyklister bör sällan behöva ta med cykeln på bussen då de själva kan cykla långa sträckor. Däremot kan medtagning av cykel i högre utsträckning efterfrågas för stigcyklister som ska till ett visst område, exempelvis banorna utanför Blomstermåla, Svartbäcksmåla utanför Nybro eller Ekerum på Öland²⁹.

Sällanresenärer, vilket exempelvis är de som ska till en sommarstuga 8 km från busshållplatsen, är också en målgrupp.

OLIKA CYKELTYPER

Det finns olika typer av cyklar, vilket kan ge utmaningar i relation till hur de kan tas med på kollektivtrafikfordonet. En cykel definieras enligt Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 1 § som:

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
 - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
 - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
 - c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.
3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är
 - a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
 - b. inrättat för att föras av den åkande, och
 - c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som antingen
 - a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
 - b. är självbalanserande.

Inom denna definition ryms en rad olika typer av cyklar, (däremot är möjligtvis en stigcykel inte en cykel då det är ett lekfordon). Motsvarande definitionsutmaning avseende bagage, barnvagnar och rullstolar har KLT hanterat enligt följande:

KLT:s regler för bagage³⁰ är

”Du får ta med handbagage och resväskor utan extra kostnad - under förutsättning att det inte stör andra passagerare. Större resväskor ska av säkerhetsskäl inte tas in i bussen, utan ska placeras i bagageutrymmet.”

²⁹ <https://happyride.se/turtips/region.php?id=9>

³⁰ <https://kalmarlanstrafik.se/reseinformation/ombord/>

Och för barnvagn:

"För barnvagn som används för transport av barn tas ingen extra avgift ut. Alla våra fordon är anpassade för att du ska kunna ha med dig barnvagn ombord. Däremot kan vi inte garantera en plats då utrymmet också kan nyttjas av rollator eller rullstol. Ingen kundkategori har företräde gentemot annan.

Det förekommer många olika typer av barnvagnar och det är inte alltid lätt att bedöma vilka vagnar som är tillåtna att ta med ombord på våra bussar. En regel är att de barnvagnar som ska förankras i en cykel, inte är tillåtna att ta med. Barnvagnar som kan köras utan cykel får medtagas i mån av plats"

För rullstol saknas definition som kommuniceras utåt mer än maxmått på 1200 x 700 mm och att elrullstol med styre inte får tas med på bussarna.

Att utforma fullständiga definitioner och regler är svårt. De ska spegla vad som avses och innehålla få undantag. De ska också vara enkla att kommunicera, vilket i många fall står i kontrast med exakthet (varför lagens definition inte är särskilt tillämpbar i detta fall exempelvis). Det finns därför skäl att inom KLT anta en definition som bättre speglar vad som är möjligt. Det kan exempelvis vara en skrivning som:

En cykel får tas med om:

- Resenären själv kan hänga upp den eller ta in den i fordonet utan hjälp från föraren
- Att måtten inte är mer än exempelvis 1800 x 500mm

I en sådan "definition" blir också elsparcyklar acceptabla men inte lådcyklar och tandemcyklar. Definitionen kommer mycket sällan bli något som kommer att leda till problem, inte minst för att det är så få som önskar ta med sin cykel. Men blir det problem, vilket exempelvis kan vara fallet om två turister med ett större antal väskor önskar hänga upp sin tunga och långa eldrivna tandemcykel på cykelhållaren bak, så kommer ansvaret att falla tillbaka på föraren och dess omdöme, oavsett definition. I vissa fall kan föraren hänvisa till en alternativ lösning, Färjan M/S Dessi exempelvis, och om cyklisterna är i nöd, exempelvis med anledning av storm mitt ute på landsvägen, ja då får man människor emellan hjälpa varandra efter bästa förmåga.

Flixbus som jämförelse tillåter medtagning av fem cyklar³¹. De har några undantag, exempelvis elcyklar: "Bicycles are conveyed on some routes. Bicycles must be of a standard size without attachments and may not exceed a weight of 20 kg. E-bikes, pedelecs, tandems or tricycles are not conveyed."

Vikcyklar och sparkcyklar bör få tas med som bagage. Det bör dock finnas mått att luta sig mot och förslagsvis används då 1000x600x300, vilket gör att många vikcyklar inkluderas. De måtten används också exempelvis i Danmark³².

³¹ <https://global.flixbus.com/terms-and-conditions-of-carriage>

³² <https://dinoffentligetransport.dk/kundeservice/raad-og-regler/cykler-dyr-og-bagage/>

TA MED CYKELN TILL ÖLAND

Målgruppen för cykel på regionbussarna bör som nämnts inte vara vardagspendlare, inte heller tävlingscyklister utan i huvudsak besöksnäringen och i synnerhet för att komma till Öland och den förmodat framtida Ölandsleden. Det finns därför skäl att nämna lite ytterligare om den relationen Kalmar-Öland.

Om Ölandsleden öppnar och marknadsförs med samma entusiasm som de andra nationella cykellederna i Sverige kommer det att locka cykelturister från hela världen. Många av dem kommer att hyra cyklar, ytterligare ett stort antal kommer att komma med en bil som parkeras på Öland. Men ett betydande antal kommer att anlända med Öresundståget till Kalmar. Det bör för dessa finnas ett tydligt och lättkommunicerat vis, det så att säga "rätta sättet", att komma till Ölandsleden.

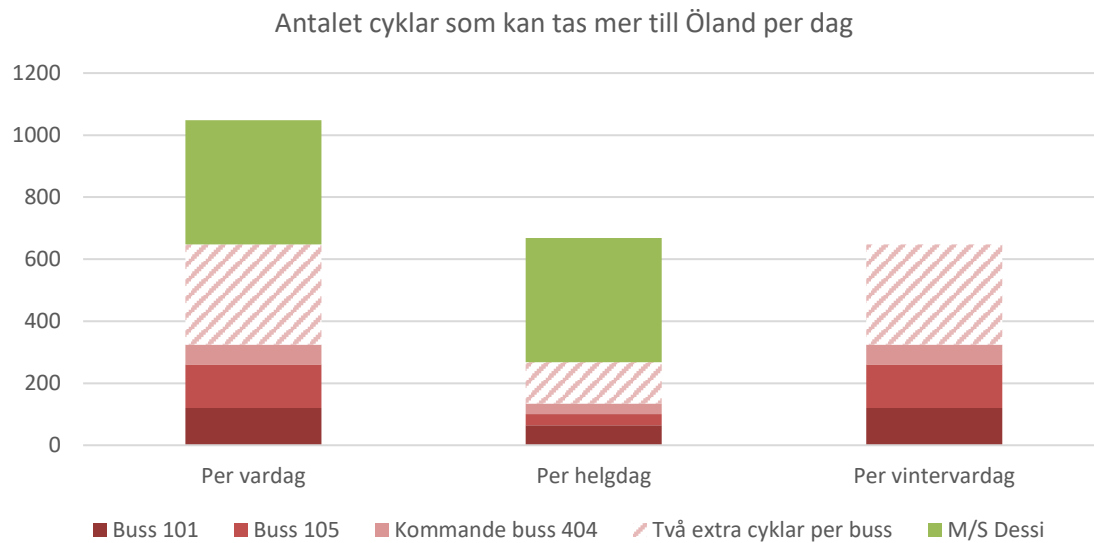
Ölandsleden är viktig för turismen i regionen och det måste därför uppmuntras att så många cykelturister som möjligt kommer till Öland med sin cykel. Förslagsvis bör färjan M/S Dessi vara det huvudsakliga sättet att komma till Ölandsleden från Kalmar C, vilket bör framkomma i den externa kommunikationen om Ölandsleden och i vägvisning. Målgruppen är inte tidskänslig och överfarten blir en del av upplevelsen.

Som nämnts finns också cykelhållarna bak på bussen. Det går idag två regionbusslinjer, det vill säga bussar med cykelhållare bak, över bron. Det är buss 101 med ungefär halvtimstrafik på vardagar och timstrafik på helgerna och buss 105, med ungefär samma trafikutbud.

Det betyder att det går ungefär 130 dubbelturer varje vardag med plats för två cyklar per avgång, vilket ger att 260 cyklar kan tas över per vardag och ungefär 100 per helgdag. Om cykelhållarna bak tillsammans med bagageutrymmet kan ta fyra cyklar (enligt avtal) blir det ytterligare det dubbla.

Till det kommer M/S Dessi med 8 avgångar per dag och 50 cyklar per avgång, vilket ger möjlighet till 400 cyklar per dag. Totalt kan dagens trafikutbud på sommaren hantera 660 cyklar per dag mellan Öland och fastlandet.

Utöver detta kommer linje 404, som idag går med en stadsbuss, gå över till regionbussutförande eftersom bälte är att rekommendera på Ölandsbron. Också den har halvtimstrafik, vilket ytterligare ökat på möjligheterna att ta med cykel.



Figur 24. Antalet cyklar som kan tas med mellan Kalmar och Öland per dag på kollektivtrafiken.

Slutsatsen är att ytterligare kapacitet för att ta över cyklar till Öland inte behövs. Utbudet är så stort att en familj mycket väl kan dela upp sig på två avgångar utan att oftast inte behöva vänta mer än en kvart på varandra.

Det kan dock om efterfrågan ökar finnas skäl att begränsa möjligheten så att cykel bara får tas med offpeak och till bara vissa hållplatser, även om en sådan restriktion inte behövs idag. Om cykelturister ska komma mellan Kalmar C och Ölandsleden spelar det ingen större roll var på Öland de kliver av, bara det är i anslutning till leden. De kan sedan cykla till Borgholm eller Mörbylånga, det är ju för cyklingen som de har valt Ölandsleden som semester mål. Det resonemanget kan inte alls användas på vardags- eller sällancyklister som önskar kliva av eller tillsammans med sin cykel på den hållplats som är närmaste resmålet, om det så är en liten ficka på en landsväg.

Det ska också nämnas att Ölandsleden också har ett ansvar att minimera behovet av att ta med cykel på kollektivtrafiken, exempelvis genom händelserika rundslingor som minskar antalet resenärer som önskar ta buss på tillbakavägen. Cykelleden kan i sig också avlasta kollektivtrafiken eftersom de tydliggör hur man kan cykla på Öland.

5 AVSLUTANDE REFLEKTIONER

Det finns goda vinster i att kombinera cykel och kollektivtrafik. Kombinationen färdvägarna emellan bör uppmuntras vidare. Det kan exempelvis ske genom att underlätta kombinationsresor genom bättre parkeringsmöjligheter av cykel på bytespunkter och mer utbyggt cykelvägnät. Kombinationen cykel och kollektivtrafik kan också stärkas genom integrerad planering där förbättringar av bussnätet kombineras med förbättringar av cykelvägnätet, exempelvis paketerat i en ansökning om stadsmiljöavtal.

Utifrån utredningen ges ett antal rekommendationer. Dessa bygger på utredningen men också på samtal med representanter från KLT och den workshopen i Oskarshamn den 23 november 2021:

- Cyklister är olika och Region Kalmar bör fokusera på vardagscyklingen. Om det krävs statliga cykelinfrastruktur för cykelleder bör dessa bara byggas om de i första hand gynnar lokal vardagscykling.
- Cykelresor är korta så om man vill öka cykeltrafiken räcker det inte med bättre cykelinfrastruktur utan också att det finns hög andel resmål för vardagsärenden inom cykelavstånd. Samhällsplanering och trafikplanering måste därför samverka.
- Goda möjligheter att cykla inom tätorter minskar behovet av att resa med stadsbussen, vilket kan ge lägre trafik kostnader.
- Varken Region Kalmar Län eller Kalmar kommun bör driva frågan om hyr- eller låncykelssystem men bör vara tillmötesgående, uppmuntrande och samarbetsvilliga om en privat aktör visar intresse och deras affärsmodell bidrar till ett mer (inte mindre) fungerande trafiksystem. Det gäller exempelvis markupplåtelse och samarbete i att skapa integrerade mobilitetstjänster.
- Region Kalmar Län bör planera för att saknade länkar i tillgängligheten till hållplatser på landsbygden och i mindre tätorter byggs bort.
- Det bör vara tillåtet att ta med cykel på alla tåg. Det är idag inkonsekvent och otydligt mot resenärerna med olika regler för olika sträckor. Skälet är dock att de dieseldrivna tågen på Stångådals- och Tjustbanan ser annorlunda ut än de elektriska tågen på Kust-till kustbanan genom att de har trappor inne i tågen. Det finns i dagsläget därför ingen plats att ställa ifrån sig en cykel eller att förankra den. Med de nya tåg som levereras runt år 2025-2026 kommer det att finnas plats för cyklar i alla regionala tåg.
- Det bör vara möjligt att ta med cykel på regionbuss. Cykelhållarna bak på bussen bör finnas kvar som det huvudsakliga sättet att ta med cyklar på regionbussarna. Om det skulle bli mer populärt att ta med cykel kan det komma att finnas anledning att begränsa möjligheten under peaktrafik, men än så länge verkar det inte behövas. Medtagning bör inte heller i närtid begränsas till vissa hållplatser, men kan vara ett alternativ att ta till om det skulle behövas. Om hållarna bak är fulla bör det vara möjligt att lägga en cykel i bagageutrymmet. Det kommer att nyttjas så sällan att det i praktiken är en ickefråga. Men det kan exempelvis gälla barncyklarna om familjens vuxencyklar hängs därbak. Att ta med cykel inne i regionbussen rekommenderas inte som önskemål i kommande krav på regionbussar.
- Cykelplats bör inte vara bokningsbar. Det skulle medföra ett merarbete i att ta fram system för detta och för föraren som måste hantera bokningar och avvisa dem som inte har bokat. Efterfrågan är också så liten att det inte behövs. Alla resenärer, allt bagage och alla barnvagnar och rullstolar reser med ”i mån av plats”, vilket också bör gälla cyklar.

- Det bör fortsatt inte vara möjligt eller tillåtet att ta med cykel på stadsbuss. Det bör inte heller krävas hållare bak eller fram vid kommande upphandlingar.
- Föraren är ansvarig för att cykeln är säkrad. Däremot bör det vara resenärens ansvar att hänga upp cykeln och säkra den efter bästa förmåga, något som föraren måste kontrollera. Föraren kan såklart hjälpa till att hänga upp cykeln, men bör minimera tiden då förarhytten är utan uppsikt (bussen saknar nyckel så det finns risk att någon bara tar bussen och kör iväg).
- Hopfällbara cyklar bör betraktas som bagage och är med det inte vidare utmaning än annat tyngre bagage. Det bör dock noteras att en eldriven vikbar cykel väger omkring 18 kg varför den inte enkelt bärs som en vanlig väska.
- Cykelturister som anländer med sin cykel i Kalmar bör i första hand uppmanas att välja M/S Dessi för att ta sig till Öland, exempelvis genom att en kommande Ölandsleden har en vägvisad avstickare till Kalmar C via den vägen.

BILAGA 1. WORKSHOP I OSKARSHAMN 2021-11-23

Den 23 november 2021 samlades representanter från länets kommuner, Trafikverket och Region Kalmar län, både från länstrafiken och från regional utveckling, på Oskarshamns folkhögskola för föreläsning och samtal om kombinationen cykel och kollektivtrafik.

Syfte med dagen var att få inspel kring hur Region Kalmar län bör hantera cykel i kombination med kollektivtrafik:

1. I början av resan som anslutning från hemmet till kollektivtrafiken,
2. Anslutningen efter kollektivtrafikresan för att komma till resmålet och
3. Under själva kollektivtrafikresan där cykeln bör eller inte bör tas med i eller bakpå fordonet.

Inledningsvis höll Jonas Hedlund från Tyréns en föreläsning om cykling. Innehållet i presentationen återfinns till stora delar i omarbetat skick tidigare i denna rapport. Därefter följde workshopsamtal i mindre grupper.

MELLAN HEMMET OCH KOLLEKTIVTRAFIKEN

Hemma förutsätts man ha sin egen cykel och genom att cykla istället för att gå till bussen eller tågen ökar upptagningsområdet avsevärt. För att det ska vara mer attraktivt föreslås att bytespunkterna blir mer attraktiva med bra parkeringsplatser, eventuellt med möjlighet att ladda sin cykel. Det ska vara skyddat och städat. I synnerhet kan detta gälla de strategiska bytespunkterna. Det är många som är ansvariga för bytespunkter, vilket kan vara en utmaning.

Vidare bör det vara bra och gena cykelvägar till hållplatserna. Man kan notera att bra kopplingar till strategiska bytespunkter är i praktiken också är koppling till centrum i många byar och städer. Det ska också vara bra drift och underhåll av infrastrukturen, exempelvis snöröjning.

För att öka kombinationsresans attraktivitet föreslås också att man kan försvåra för biltrafiken, exempelvis med parkeringskostnader på målorten.

Det kan också vara bra med kampanjer och reklam för att fler ska välja kollektivtrafiken i kombination med cykeln. Det lyfts också att det bör vara bättre information i reseplanerare om parkeringsmöjligheterna för cykel.

MELLAN KOLLEKTIVTRAFIKEN OCH MÅLPUNKTEN

Avståndet mellan kollektivtrafiken och målpunkten bör i första hand vara så kort att man slipper cykla eller byta till en annan buss. Dessutom kommer man ganska långt i de här små städerna till fots. I Kalmar påpekas också att busstrafiken sköter anslutningsresorna fint också.

För vardagsresenärer lyfts att de i första hand bör ha sina egna andracyklar på målorten, men att man kan öka tryggheten, exempelvis med bättre garage. Ytterligare ett förslag är att arbetsgivare som ligger lite avsides står för cyklar.

Under mötet är det få som tror att det går att locka kommersiella låncykel- eller sparkcykelföretag till länet, eller i första hand till Kalmar. Det är också för stor uppoffring för kommunen eller regionen att hålla i det: "Är det värt det?". Däremot skulle det möjligtvis vara möjligt med en kombination med besöksnäringens hyrcyklar som då bör kunna bokas i förväg för inpendlare. Det lyfts att det ska finnas en trygghet i att det finns en cykel när man kommer fram. I synnerhet på Öland finns betydande besöksnäring där en hyrcykelmarknad borde finnas.

Det lyfts också att det är viktigt att skilja mellan behovet för vardagsresor och sällanresor.

UNDER KOLLEKTIVTRAFIKRESAN

Slutligen diskuterades frågan om att ta med cykel på bussen eller tåget. Idag är det tillåtet på regionbussar och Öresundståg i regionen. Det är idag en liten efterfrågan där cykelbiljetter bara står för 1,6 promille av alla sålda biljetter. Och de biljetter som säljs uppfattas i första hand vara till turister på regionbussen till Öland och utmed E22.

Flera personer lyfter att cykel på regionbussen inte bör vara för vardagsresor. Det tar för lång tid, vilket gör att bussen tappar i konkurrensen med bilen. Utöver det innebär det en fara för den som ska hänga upp cykeln. Som reglerna uppfattas idag får föraren av arbetsmiljöskäl inte hjälpa till, föraren bör heller inte lämna förarsätet för att gå till hållarna bak på bussen. Däremot förekommer det att föraren bistår passagerare med cykel trots det. Föraren är också ansvarig om cyklarna lossnar. Om man har med cykel kan det vara impopulärt hos övriga passagerare och det är inte så rolig känsla för den som har med cykeln. Det lyfts att enstaka cyklar också skulle kunna förvaras under bussen i bagageutrymmet. Det är dock svårt om det är flera cyklar eftersom de då blir svåra att få in och ta ur.

Många menar att vikbara cyklar skulle vara det bästa alternativet för den som önskar ta med sin cykel på fordonet. I synnerhet för den som vill ha med cykeln i varjedagsresandet.

Möjligheten att ta med cykel på bussen nyttjas mest av besöksnäringen idag och ett förslag som lyfts är att tjänsten än mer ska utformas för dem, exempelvis att lyfta möjligheten för vissa turer som är mer åt besöksnäringshållet, exempelvis på Öland. Det går linjer som ändå är ganska långsamma där extratiden att hänga upp cyklar inte skulle ge så stor skillnad. Cykelturister har också fler grejer som ska lastas av cyklarna och bäras in i bussen. Det finns idag sommartid en färja till Öland dit cykelturister kan hänvisas. Vintertid är det svårare idag.

Det lyfts att det möjligtvis ska vara bokningsmöjlighet för att ta med cykel.

Flera lyfter att cykel bör kunna tas med på alla tåglinjer och då tillsammans med barnvagnar och rullstolar med mera. Uppmaningen gäller specifikt Kustpilen, men också SJ, som idag inte har den möjligheten.

De flesta förefaller vara överens om att man inte ska få ta med cykel på stadsbuss eftersom det är olämpligt att ta platser från rullstolar och barnvagnar. Man är också överens om att det inte bör beställas kostnadsdrivande specialbussar just för att kunna ta med cyklar.

I den senaste bussupphandlingen blev det inte så stor innovation. Krav ställdes på fyra cyklar men det blev samma hållare som tidigare och det uppfattas tveksamt om det går

att hänga fyra cyklar på den hållaren. Det lyfts att det finns varianter på marknaden som kan ta flera cyklar och som inte heller kräver att de hängs på och av i rätt ordning. Blir det smidigt att ta med cykel kommer fler att vilja göra det. Frågan blir aktuell snart igen eftersom KLT framöver ska upphandla bussar och trafik.

Det kan vara så att nuvarande parkeringsmöjligheter vid bytespunkter gör att man väljer bort cykeln för att man är rädd för att bli av med den. Det kan vara ett skäl att ta med cykeln, vilket då avhjälpes med bättre cykelparkeringsmöjligheter.

Det lyfts också att det kan vara viktigt att tänka bredare än inom ramen för det rådande och att möjlighet att ta med cykel på fordonet kan komma att spela stor roll för kollektivtrafiken i framtiden.

NÄSTA STEG

Återsamling och samtal om det vidare arbetet tas i helgrupp. Tyréns kommer tillsammans med KLT att ta arbetet vidare in i en rapport. Den blir underlag till KLT:s vidare arbete i frågan men också till kommande cykelinfrastrukturplan.

Ett sätt att gå vidare är att göra en marknadsundersökning om intresset att ta med cykel på bussar.

Det lyfts att det möjligtvis kunde vara en möjlighet att i länsplan prioritera kombinationsresor istället för att bygga cykelvägar på landet. Bättre bytespunkter kan också vara en del av stadsmiljöavtalsansökan eller statlig medfinansiering i länsplanen.

I besöksnäringsspåret kan det finnas annan finansiering att söka, exempelvis från Vinnova och Tillväxtverket.