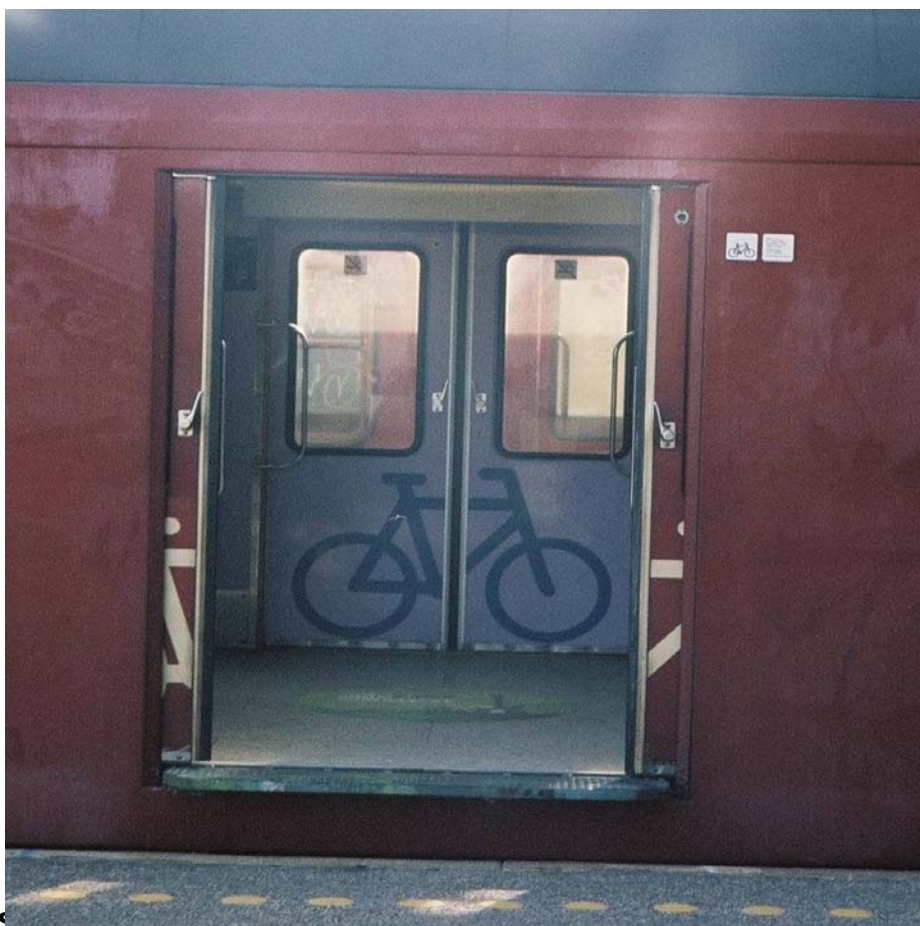




Tåg och cykel

Redovisning av ett regeringsuppdrag för ökat kombiresande med tåg och cykel

Diarienummer S05-795/SA40



Rapport

ISSN/ISBN

Förord

Föreliggande utredning utgör Banverkets svar på det särskilda uppdrag som Banverkets fick i 2005 års regleringsbrev.

Utredningen har under sommaren remissbehandlats inom sektorn. Även allmänheten har getts möjlighet att lämna synpunkter.

Remissinstanserna instämmer i att det finns ett stort behov att tydliggöra ansvars- och finansieringsfrågan. Remissvaren visar också att frågan är angelägen och att de föreslagna rekommendationerna för fortsatt arbete är ett bra steg på vägen mot att möjliggöra ett ökat kombiresande med tåg och cykel.

Rapporten har bearbetats med anledning av inkomna remissvar.

En förteckning över remissinstanser och inkomna synpunkter samt en sammanställning av dessa återfinns i en särskild bilaga.

Utredningen har tagits fram av Banverkets huvudkontor. Avdelningen Järnväg och samhälle har varit projektansvarig. Marknadsavdelningen och avdelningarna för Banförvaltning och Järnvägssystem har deltagit i arbetet. Banverkets regionala enheter har lämnat synpunkter på utredningen. Projektledare har varit Anki Ingelström.

Borlänge i september 2005



Lena Ericsson, chef för avdelningen Järnväg och samhälle

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| 1. Tåg och cykel, sammanfattning | 5 |
| REKOMMENDATIONER – FORTSATT ARBETE | 6 |
| 2. Trains and bicycles - english summary | 7 |
| 3. Uppdraget | 7 |
| BAKGRUND MM | 7 |
| WORKSHOP 15 APRIL | 8 |
| 3. Situationen idag, analys och problembeskrivning | 9 |
| CYKELPARKERING | 9 |
| CYKLAR PÅ TÅG..... | 10 |
| INFORMATION, PLATSBOKNING OCH BILJETTANtering | 12 |
| INFORMATION OM CYKELPARKERINGAR | 12 |
| INFORMATION OM ATT RESA MED CYKEL OCH BILJETTPRIS | 13 |
| 4. Utländska exempel | 13 |
| DANMARK | 13 |
| FINLAND..... | 14 |
| SCHWEIZ..... | 15 |
| FRANKRIKE..... | 15 |
| NEDERLÄNDERNA | 15 |
| NORGE | 15 |
| TYSKLAND..... | 15 |
| 5. Cykel och turism | 16 |
| 6. Möjligheter att förbättra kombiresande tåg - cykel | 18 |
| CYKELPARKERING | 18 |
| GODA EXEMPEL..... | 18 |
| STATSBIDRAG | 18 |
| CYKEL PÅ TÅG | 19 |
| STATIONER, PERRONGER..... | 19 |
| FORDON | 20 |
| INFORMATION, PLATSBOKNING OCH BILJETTANtering | 21 |
| ANDRA MÖJLIGHETER..... | 21 |
| FÖRETAGSCYKLAR..... | 21 |
| CYKELUTHYRNING..... | 22 |
| DÖRR-TILL-DÖRR-SERVICE | 22 |
| 7. Konsekvenser | 22 |
| EKONOMISKA (TÅG) | 22 |
| SÄKERHET (TÅG OCH STATIONER)..... | 23 |
| MILJÖ..... | 23 |
| SOCIALA KONSEKVENSER..... | 24 |
| 8. Slutsatser och förslag till fortsatt arbete | 24 |
| CYKELPARKERING | 25 |
| CYKEL PÅ TÅG | 26 |

| | |
|--|----|
| INKOMNA SYNPUNKTER OCH SLUTSATSER AV UTSÄND REMISS | 27 |
| REKOMMENDATIONER – FORTSATT ARBETE | 28 |

Bilagor **30**

| | |
|--|----|
| BILAGA 1. UTFÖRDA AKTIVITETER I UPPDRAGET | 30 |
| BILAGA 2. WORKSHOPEN DEN 15 APRIL | 31 |
| DELTAGARE WORKSHOP DEN 15 APRIL 2005 | 31 |
| PROGRAM FÖR WORKSHOP OM CYKLAR OCH TÅG DEN 15 APRIL 2005 | 32 |
| KORTFATTADE MINNESANTECKNINGAR | 33 |
| BILAGA 3. ENKÄT TILL TRAFIKHUVUDMÄNNEN | 38 |
| BILAGA 4. UTDRAG UR BANVERKETS PERSONALTIDNING RALLAREN, 5/2005 | 40 |
| BILAGA 5, ORGANISATIONER ETC. SOM FÅTT BANVERKETS CYKELUPPDRAG PÅ REMISS. | 42 |
| BILAGA 6 - REMISSYNPUNKTER CYKELUPPDRAGET | 44 |
| 1. STATLIGA MYNDIGHETER OCH BOLAG | 44 |
| 2. ORGANISATIONER OCH BOLAG | 47 |
| 3. KOMMUNER | 50 |
| 4. ÖVRIGA | 51 |

1. Tåg och cykel, sammanfattning

Banverkets uppfattning är att det hos sektorns aktörer finns både vilja och intresse att anordna goda cykelparkeringar vid stationer och även i viss utsträckning tillåta cyklar på tåg.

På Banverkets workshop den 15 april 2005 konstaterades att det huvudsakligen är en fråga om insikt och attityder. Även OECD har i sin rapport om "National Policies to promote cycling" konstaterat att ett problem för att öka cyklandet är att transportmedlet inte tas riktig på allvar i samhället.

Utredningen har under sommaren 2005 remitterats till sektorns aktörer. De cirka 25 inkomna remissvaren styrker Banverkets uppfattning om att det finns en god vilja. Flera remissinstanser menar dock att ansvaret för cykel- och stationsfrågorna behöver klargöras och att frågan om finansiering behöver lösas.

Både operatörer, turism- och cykelbransch och allmänhet ser potentialen med att utveckla kombiresandet med tåg och cykel. Det är trots denna positiva grundinställning inte självklart att kombiresandet utvecklas i en positiv riktning. Problemet är att kombiresandet är en "ickefråga" där ansvaret delas mellan flera aktörer. Det kan därför behövas både tydliga incitament och ändringar eller förtydliganden i lagstiftningen för att åstadkomma ett ökat kombiresande.

Banverkets uppfattning är att möjligheten att få ta med cykeln på tåg i regel inte löser pendelresenärernas behov. Dels sker pendelresan under rusningstid och dels kan biljettkostnaden för cykeln minska intresset för daglig användning. Banverket bedömer att pendelresenärernas i första hand kommer att efterfråga säkra och bekväma cykelparkeringar. Här kan det även vara intressant att i Sverige introducera så kallade cykelstationer med bevakad cykelparkering, cykeluthyrning och reparationservice.

Det går redan idag att transportera cyklar på svenska tåg. Cirka hälften av trafikhuvudmännen tillåter detta. Det krävs inga större ombyggnader av vare sig stationer, perronger eller fordon. Det kan däremot vara obekvämt att lyfta ombord cyklar på de traditionella lokdragna tågen med flera trappsteg upp till vagnsgolvet.

Förändringar som kan bli aktuella är t.ex. att göra det möjligt att transportera cyklar på fler regionaltåg under vissa tider på dygnet eller vissa dagar i veckan. Incitamentet borde här vara utifrån både samhällsmål och kundernas krav. Ett möjligt incitament är att frågan behandlas i de obligatoriska trafikförsörjningsplanerna, som varje trafikhuvudman upprättar årligen.

Det är ett problem att cyklar normalt inte tillåts på intercitytåg och snabbtåg. SJ AB undersöker för närvarande vilka tåg som skulle kunna transportera cyklar.

Det kan också handla om att identifiera särskilda transporttjänster för cykelturism. SJ har här uttryckt sitt intresse att under sommarmånaderna anordna särskilda tåg med vidhängda transportvagnar för cyklar till utpekade turistområden i Sverige. SJ vill i denna fråga samarbeta med turistbranschen och det vore lämpligt att Turistdelegationen får i uppdrag att närmare utreda dessa förutsättningar avseende bl.a. efterfrågan, behov av marknadsföring, bedömd potential och betalningsvilja.

Rekommendationer – fortsatt arbete

- Banverket förtydligar att uppgiften att främja kombiresande med cykel och tåg ingår i sektorsansvaret. Banverkets roll i detta sammanhang är dels att verka för att trygga och bekväma cykelparkeringar ska finnas vid nya och ombyggda resecentrum och dels att med information, kunskap och erfarenheter stödja de operatörer som i olika former är intresserade av att tillåta cyklar på tåg.
- Banverket kompletterar sina egna handböcker om planeringsprocessen med ett avsnitt om cykelparkering.
- Banverket kompletterar egna och verkar för att komplettera andras handböcker (TRAST, VGU, Stationsmiljöhandboken mm) med framtagna kunskaper om cykelparkering.
- Banverket tar fram och distribuerar en inspirationskrift om cykelparkering under 2005.
- Banverket stödjer utifrån sitt sektorsansvar försöksverksamhet med cykelstation i Uppsala.
- I det fortsatta arbetet för att utveckla kollektivtrafiken utreder Vägverket och Banverket, i samverkan med andra aktörer, frågan om lämplig ansvarsfördelning vid byggande och skötsel av cykelparkeringar vid resecentrum och stationer. Därefter kan det vara lämpligt att man även tar upp frågan om formerna för framtida statsbidrag för cykelparkeringar; dvs. om, när och till vem bidrag ska kunna utgå.
- Banverket föreslår att det görs en särskild utredning som mer detaljerat beskriver förutsättningar för cykelturism och även lämnar förslag på konkreta åtgärder. Ansvarig myndighet att utföra denna utredning föreslås bli Turistdelegationen (fr.o.m. 2006 en del av Nutek) i samverkan med berörda parter, inklusive Vägverket och Banverket.
- Banverket driver frågan om att information avseende cykeltransporter ska hanteras i befintliga informationssystem (Hela resan, Resplus).
- Banverket verkar för att biljettbokningssystemen även ska kunna hantera cykelbokning.
- I samband med en eventuell översyn av lagen om planering för kollektivtrafik bör även undersökas om det i de transportförsörjningsplaner som trafikhuvudmännen upprättar ska finnas ett avsnitt om huruvida och under vilka förutsättningar som cyklar tillåts på tågen.
- För att synliggöra cykelfrågan i den regionala kollektivtrafiken bör trafikhuvudmännen ange tydliga resevillkor för kombinationsresor i sina tidtabeller. Detta bör kunna åstadkommas genom frivilliga överenskommelser mellan Vägverket, Banverket och trafikhuvudmännen.

- Banverket initierar inom sin forsknings- utvecklings och demonstrationsverksamhet (FUD) en studie av Skånetrafikens erfarenheter av cykeltransporter på tåg med avseende på frekvens, kundnytta, systemeffekter mm. Här bör också erfarenheter tas tillvara av den forskning som tidigare bedrivits inom området.
- Sektorn rekommenderas att med stöd av Banverkets medel för forskning, utveckling och demonstration utveckla tekniska lösningar som underlättar kombinerat utnyttjande av vagnsutrymmen för både rullstolar, resgods, barnvagnar, cyklar och resenärer.

2. Trains and bicycles - english summary

A summary of the investigation will be published in a separate document.

3. Uppdraget

Banverket har i sitt regleringsbrev för år 2005 fått i särskilt uppdrag att verka för att nya resecentrum, som är under planering, tillgodoser behovet av trygga och bekväma parkeringsmöjligheter för cyklar samt utreda vilka förbättringsåtgärder som krävs av fordon och stationsmiljöer för att underlätta kombiresor med tåg och cykel.

4. Banverket skall verka för att nya resecentrum som är under planering tillgodoser behovet av trygga och bekväma parkeringsmöjligheter för cyklar. Banverket skall utreda vilka förbättringsåtgärder som krävs av fordon och stationsmiljöer för att underlätta kombiresor med tåg och cykel. Utredningen skall beakta ekonomiska, sociala, säkerhets- och miljömässiga konsekvenser av åtgärderna. I uppdraget ingår även att jämföra de svenska villkoren för att ta med cykel vid tågresor med villkoren i de länder i Europa som kommit längre i detta avseende. Särskilt turistrnäringens behov av samordning skall beaktas. Rikstrafiken har genomfört en förstudie i ämnet som rapporterades in till regeringen i juni 2004. Uppdraget skall redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 juni 2005.

Uppdraget skulle enligt ursprungliga direktivet rapporteras senast den 30 juni 2005. Eftersom Banverket anser det lämpligt att skicka sitt material på remiss till sektorns aktörer har förlängning beviljats av tiden för uppdraget till den 30 september 2005.

Denna utredning har under sommaren 2005 remitterats till ett 50-tal företag, myndigheter etc. Cirka 25 remissvar har inkommit. En sammanställning av remissvaren återfinns i bilaga till denna utredning.

Bakgrund mm

I denna utredning beskrivs hur situationen ser ut idag vad avser möjligheter att transportera cykel på tåg. Vidare redovisas några aktörers synpunkter och vilka önskemål som finns från cykelsektorn. Konsekvenser beskrivs och åtgärder

förslås för att underlätta för operatörerna att i större utsträckning än idag tillåta cyklar på tåg.

En utgångspunkt för detta uppdrag har varit Rikstrafikens förstudie ”Cykel på tåg”, från juni 2004. Förstudien visade att det fanns stora svårigheter med att transportera cyklar på tåg i Sverige. Banverket har också låtit genomföra en enkätundersökning till trafikhuvudmännen som kompletterar Rikstrafikens förstudie.

Banverket har tolkat den del av uppdraget som handlar om cykelparkering som ett förtydligande av sektorsansvaret vid planering och byggande av nya resecentrum. Som en del av uppdraget har en examensarbetare tagit fram underlag till en idéskrift om cykelhantering vid stationer. Skriften visar hur man kan dimensionera, planera, utforma och sköta cykelparkeringar vid stationer. Avsikten är att rapporten ska kunna tryckas och spridas inom sektorn.

Workshop 15 april

Banverket anordnade tillsammans med sektorns aktörer en workshop den 15 april 2005. Workshopen behandlade både parkering vid järnvägsstationer och möjligheter att transportera cykel på tåg. Program, deltagare mm. finns i bilaga.

Från deltagarna framkom samstämt ett önskemål om att få yttra sig och lämna synpunkter under fortsatt arbete på den avrapportering som Banverket avsåg göra till den 30 juni. Helst ville man att Banverket fick längre tid för att hinna remittera materialet, vilket alltså nu har beviljats.

Cykelparkeringen: Den allmänna uppfattningen på mötet var att det finns mycket att göra innan stationerna blir försedda med trygga och bekväma och parkeringsplatser för cyklar, och att detta är av stor betydelse för att kunna åstadkomma ett mer hållbart resande. Deltagarna efterlyste också bemannade servicestationer ”nyckel-, klack- och cykelbarer”. En fråga som lyftes, men som inte behandlades vidare på seminariet var den oklara ansvarsfrågan. Ansvar kan idag ses som delat mellan många parter varav de viktigaste är kommunen, operatörerna, Banverket, trafikhuvudmannen och Jernhusen AB.

Som enda riktigt bra exempel i Sverige lyftes Lund fram. Utomlands finns flera goda exempel, t.ex. Odense i Danmark och Strasbourg och Bremen i Tyskland.



Cykelparkering vid Lunds station. Utmärkt inhägnad men platserna räcker inte till.

Cykel på tåg: Här berättade Rikstrafiken om sin förstudie och hur situationen såg ut i Sverige när förstudien gjordes för ett år sedan. Marco Danzi från Polen/Tyskland beskrev transportsituationen i Tyskland, med utblickar mot bl a Frankrike och Schweiz. Han berättade också om hur cykelturismen utvecklats i Tyskland. Banverket redogjorde för problem med att komma till perrongen, speciellt när cykeln måste transporteras genom stationsbyggnaden. Vidare berättade en representant från Bombardier hur enkelt det kan vara att anpassa Reginatågen så att man får en flexibel del med fällbara säten (som kan utnyttjas för bl a cyklar). Åtgärden tar bara ett par timmar per tåg och kostnaden är därför låg.

Flertalet deltagare påpekade betydelsen av det ska gå att ta med sin cykel på tåg, även om det inte i normalfallet är ett alternativ för pendlaren under rusningstrafik. (Se även bifogad artikel från Banverkets personaltidning, Rallaren).

3. Situationen idag, analys och problembeskrivning

Underlaget till detta avsnitt har hämtats från den anordnade workshopen, Rikstrafikens förstudie samt en telefonundersökning som Banverket gjort till samtliga trafik huvudmän. Vidare har diskussioner förts med företrädare från SJ AB, Turistdelegationen och Samtrafiken. Avseende cykelparkering hänvisas också till kommande idéskrift.

Cykelparkering

I Sverige cyklar ungefär 9 % av resenärerna till eller från tåget. Situationen varierar mellan olika orter. Bara i Skåne varierar andelen som tar cykeln till eller från stationen mellan 7 och 37 % (enligt Svenska Kommunförbundets och Vägverkets, Banverkets och Boverkets rapport TRAST). I Danmark cyklar 25 %

från bostaden till tåget men knappt 5 % från stationen till arbetsplatsen och där är man ändå inte nöjd utan DSB arbetar med ett nationellt projekt som heter Den goda cykelstationen, med syfte att öka antalet resenärer. Erfarenheter från Holland visar att genom att förbättra cykelparkeringen kan antalet järnvägsresenärer öka med upp till 10 %.

Många upplever problem med cykelparkeringen vid järnvägsstationerna. Parkeringen bör ligga både nära perrongen och vara trygg och säker. Samtidigt ska den bidra till en arkitektoniskt och estetiskt väl utformad miljö. Det är konkurrens om de utrymmen som ligger närmast perrongerna. Här ska förutom cykelparkering, även finnas angoringsplatser för de som kommer med bil, kollektivtrafik, parkeringsplatser för funktionshindrade, service och information. Att uppfylla alla dessa krav är inte lätt. Särskilt svårt är det om inte stationens och dess omgivning planerats i ett sammanhang.

Det är svårt att hitta goda förebilder. I Sverige är det bara Lund som anses som god förebild. Och även där behövs ständiga förbättringar och utökningar av cykelparkeringsarealen.

Utomlands lyfts ofta förebilder som Odense i Danmark, Leiden och Gouda i Holland. I Tyska Westfalen finns vid ett 60-tal järnvägsstationer så kallade cykelstationer med både parkering, bevakning, uthyrning, service och försäljning.



Ett gott exempel på cykelstation; ett före detta godsmagasin, numera bevakad cykelparkering i två plan, Lund

Cyklar på tåg

På workshopen konstaterades att det huvudsakligen är ett mentalt hinder att inte tillåta cyklar på tåg. Frågan behöver inte innebära ett absolut systemskifte utan man kan tillåta cyklar på de tåg som är lämpade för detta. Man kan tillåta cyklar på tåg under viss del av året, veckan, dagen etc.

Det är inte heller fråga om att ha en stor resenärskrets. Tvärtom vill man inte ha för många cyklar på cyklar, utan systemet förutsätter att det rör sig om enstaka resenärer. I det cykelvänliga Danmark tar cirka 1,3 % av resenärerna med sig cykel på tåg på långväga tåg och endast 0,3 % på förortstågen utanför Köpenhamn. Motsvarande siffra för hela Tyskland är 0,25 %.

I flera länder i Europa är det i regel inget större problem att på vissa tåg ta med sin cykel (se även nästa kapitel). Det bedöms ofta som olämpligt med för många cyklar på ett tåg eller överhuvudtaget cyklar på överfulla tåg. Efterfrågan regleras genom biljettpris eller att man tillhandahåller ett fåtal platser som får reserveras som vanliga sittplatser. Däremot tycks det i hela Europa vara problem med utrymme för cyklar i de nya snabbtågen.

Intercitytåg: Det blev ett problem att ta med cykel på tåg när SJ tog bort möjligheten att pollettera resgods på 90-talet. I Sverige tillåts numera normalt inte cyklar på interregionala tåg. SJ tillåter att cykel tas med på de sträckor som trafikeras av "Öresundståg", på sträckorna Göteborg-Malmö-Köpenhamn samt Kalmar-Alvesta-Köpenhamn. På övriga sträckor hänvisas transporten av cykel till bussgods. Connex tillåter idag inga transporter av cykel med persontåg till Norrland utan hänvisar till Godskompaniet som utför godstransporter med tåg.

Regionala tåg: När det gäller regionala tåg är situationen mer varierad. Ungefär hälften av trafikhuvudmännen tillåter cyklar på sina tåg och hälften gör det inte. Ofta finns begränsningar under vissa tider och ibland tillåts bara cyklar om det finns plats, vilket starkt minskar resenärens intresse för att ens försöka ta med sin cykel. Se även Banverkets enkätundersökning som redovisas i bilaga 3.

På de linjer som Tågkompaniet kör för Tåg i Bergslagen får cykeln ej tas med p.g.a. säkerhetsskäl. Är däremot cykeln nedpackad i en väska eller kartong så går det bra. Hos Merresor, som trafikerar delar av Småland samt Värmland, får cykeln tas med i mån av plats.

Av gjorda studier utomlands framgår att stationsutformningen och perrongen normalt inte utgör något problem för cyklisten. De utländska erfarenheterna visar att cyklisterna är en tämligen lättroliga och klarar av att lyfta sina cyklar både i trappor och upp till högt liggande vagnsgolv. Det tycks heller inte vara något problem att ta cykeln i rulltrappan.



Starka ungdomar bär lätt sin cykel. Här i Berlin.

Övriga tåg: Inlandsbanan transporterar cyklar idag. Dessa bör förbokas och transporten kostar 100 kr/sträcka.

Information, platsbokning och biljetthantering

Informationsinhämtningen för detta avsnitt har skett via Trafikhuvudmännens och tågoperatörernas hemsidor, på Samtrafikens hemsida samt genom telefonintervjuer.

Information om cykelparkeringar

Information om cykelparkeringsmöjligheter vid stationen återfinns främst på Resplusguiden (www.resplus.se). Eftersom cykelparkeringarna i stor utsträckning är en kommunal fråga finns information även på de olika kommunernas hemsidor och på trafik huvudmännens, men i mycket begränsad omfattning.

Information om cykelparkeringsplatser via Resplusguiden och Stationsinfo (återfinns som en meny under resplusguiden) är kvantitativ och består av lokalisering av cykelparkeringsplatser utomhus på stationsområdet. Dock saknas uppgifter om hur många och dess kvalitet och bekvämligheter i form av möjligheter att låsa fast cykeln, parkering under tak etc.

Via Stationsinfo går det också att utläsa vilka möjligheter resenären har att ta sig inom stationsområdet till perrong, om det finns hiss som rymmer en cykel, rulltrappa eller ramper. Informationen är framtagen för att visa hinder och möjligheter för funktionshindrade att röra sig på stationen.

Drygt 50 stationer är idag inventerade och återfinns på Stationsinfo.

Information om att resa med cykel och biljettpris

De flesta av de trafik huvudmän som bedriver tågtrafik har information om sin trafik på hemsidorna. Upplysningar om att ta med sig cykel på bussen finns i de flesta fall men informationen om att ta med sig cykeln på tåget är i många fall bristfällig. Ofta hittar man upplysningarna under sidorna med frågor och svar. I några fall finns det ingen information alls men vid telefonintervjuerna framgår att det ofta att det går att ta med cykeln på tåget. Informationen från kundtjänst och hemsidorna skiljer sig ofta åt.

Hos de större tågoperatörerna, SJ, Connex, Tågkompaniet och Merresor varierar innehållet i informationen beroende på om man läser hemsidorna eller pratar med kundtjänst.

Skånetrafiken har på sina webbsidor en utförlig information där man föreskriver att cykel får tas med i mån av plats och placeras och fastsätts i särskilt avsatt och markerat utrymme. Cykeln ska vara under uppsikt av resenären under resan. I normalfallet får endast konventionell tvåhjulig cykel medföras. På Öresundstågen får även varucykel, tandemcykel, trehjulig varucykel och cykelkärror medtagas.

På de sträckor som SJ tillåter cykel på tåget bokas en platsbiljett tillsammans med ordinarie färdbiljett, priset varierar beroende på sträckan.. Detta kan göras på SJ:s resebutiker eller via telefon.

Många av trafik huvudmännen tillämpar barnbiljett eller ett biljettpris på 20-30 kronor och cykeln får tas med i mån av plats.

4. Utländska exempel

Danmark

Cyklar kan transporteras på i princip alla danska tåg. Sommartid krävs platsreservation på Intercitytågen och cykelbiljett erfordras. På interregionala tåg utnyttjar cirka 1 % av resenärerna denna möjlighet.



Under lågtrafik används s.k. kombiutrymmen för cykeluppställning

På S-tågen (lokaltåg) är det tillåtet med cyklar utom i rusningstrafik. Sommaren 2005 ska man emellertid pröva och under hösten utvärdera om det går att tillåta cyklar även i rusningstrafik. Cirka 0,3 % av passagerarna har cykeln med sig på tåget. Biljettpriset är cirka 10 dkr för enkelbiljett och cirka 120 dkr för månadsbiljett (tillägg till månadskortet).



I Danmark tillåts cyklar här på alla tåg. Här bär cyklister sina cyklar ner på perrongen på en station utmed sträckan Köpenhamn – Helsingör.

Finland

Finland

Man kan ta med sig sin cykel i alla InterCity-tåg, i expresståg och nattåg med resgodsvagn samt i några regionalåtgång. De express- och regionalåtgång som utmärks med en resväska i tidtabellen transporterar även cyklar. Vid InterCity-tågen syns en cykel i tidtabellen.

På InterCity- och InterCity2-tågen finns begränsat antal cykelplatser. En cykelplats skall alltid reserveras före resan på VR Telefonservice eller stationens biljettförsäljning. Kunden för själv sin cykel till cykelplatsen i InterCity-tågens tvåvåningsvagn, där han kan låsa sin cykel för ett 50 cents mynt. Kunden får tillbaka myntet efter resan.

Vad gäller express- och regionalåtgång skall kunden föra cykeln till konduktörsvagnen, på samma sätt som skrymmande gods, och avhämta cykeln på bestämmelsestationen. Vid tågbyte skall kunden själv flytta cykeln till det andra tåget. Grupper skall i förväg komma överens om transporten av cyklar.

Om kunden själv inte tar tåget, kan cykeln sändas med VR Kurir i expresståg. Detta gäller endast direkta förbindelser, och kunden måste sköta om att cykeln avhämtas från bestämmelsestationen. En cykel som sänds med VR Kurir i expresståg får väga högst 20 kg. På vissa stationer kan man avtala om avhämtning av cykeln från tåget, t.ex. genom en cykelstafett. www.vr.fi

Schweiz

Schweiz utmärker sig som Europas tågland, med störst andel tågtrafik i jämförelse med andra europeiska länder. Även kombinationen tåg – cykel uppmuntras på olika sätt. På Internet framgår att man kan ta cyklar med på flertalet tåg. Alla tåg som tar cyklar utmärks i tidtabeller med en cykelsymbol.

Cyklar får bara tas med i mån av plats och under sommarmånaderna är platsbokning obligatorisk på intercitytågen. På förortstågen får cyklar under arbetsdagar bara tas med mellan kl. 8.00 och 16.00.

Grupper på mer än 10 personer (t.ex. skolklasser) får inte ta med cyklar på tågen. Gruppen hänvisas istället till att hyra cyklar vid ankomststationen.

(www.sbb.ch)

Frankrike

Frankrike tillåter cyklar på flera tåg, däribland regionaltågen. Man har även låtit bygga om de snabba TGV-tågen så att de kan ha plats för 4 cyklar.

Platsreservation krävs och transporten kostar 10 Euro. www.sncf.fr

Nederländerna

Ihopfällbara cyklar kan tas med kostnadsfritt. Andra cyklar kan bara tas med under icke rusningstid och till en extra kostnad. Medtagna cyklar skall ställas på därför avsedd plats. www.ns.nl

Norge

I Norge kan man ta med cykeln på de flesta tåg. Man placerar själv cykeln på anvisad plats i tåget och hämtar också själv ut den. Cykeln skall vara fri från bagage och olåst under transporten. Tågpersonalen kan vara behjälplig med i- och urlastning. Tåg som det går att reservera plats för cykel i är märkta med en cykelsymbol i tidtabellen. Det rekommenderas att du köper cykelbiljetten samtidigt som tågbiljetten.

Förutom att cykelplats kan reserveras på tåget upprättas även ett speciellt transportupplägg för försändelser av cyklar.

På sommaren är det stor cykelaktivitet vid Ofotbanan. På den sträckan sätts därför ett eget cykeltåg in.

På lokaltåg, och på tåg på kortare sträckor, kan cykel tas med när det finns plats. Det går inte att reservera plats. www.nsb.no

Tyskland

Cyklar kan transporteras på alla regionala och lokala tåg. I bl.a. Berlin går det också utmärkt att ta med cykeln på tunnelbanan. På interregionala tåg och på natttåg går det i regel att ta med cykel. Det är möjligt att reservera cykelplats på de flesta natttåg. Även på interregionala tåg måste man reservera plats för cykeln. Det är i regel omöjligt att ta med cykel på de nya snabbtågen. Tyska

myndigheterna ser det som ett problem att inte kunna ta med cyklar på alla tåg och de undersöker möjligheterna att lagstifta om detta.

DB har en särskild service för att cykelresenärer, kallas Bahn&Bike-service. Det framgår av tidtabellen vilka tåg erbjuder som erbjuder Bahn&Bike-servicen och personalen hjälper gärna också till att hitta dessa avgångar. Deutsche Bahn har en egen "hotline" för dem som är intresserade av denna service. Deutsche Bahn har i sitt betällningsformulär för tågbiljetter på Internet en speciell fråga om resenären vill ta med sin cykel på tåget. Om så, visas bara de tåg som tar cyklar och det ges även information om eventuella villkor för denna transport (www.db.de).

För 8 Euro kan man ta med sig cykeln på ett interregionalt tåg enkel väg. På regionaltågen är kostnaden betydligt mindre eller gratis. Man kan även skicka cykeln ensam genom att låta en kurirservice leverera cykeln till rätt destination inom 2-3 arbetsdagar. www.db.de



På tyska tåg utmärks ofta de vagnar som tar cyklar med denna symbol.

5. Cykel och turism

Turismen är en viktig näringsgren i Sverige med en omsättning på totalt 172 miljarder (enligt Turistdelegationens nyhetsbrev). Turistdelegationen har pekat ut cykelturism som ett av de nischområden som Sverige bör satsa på.

Continuum AB har på uppdrag av Turistdelegationen tagit fram ett underlag för hur en satsning på nationell och regional cykelturism. Man skriver i inledningen:

Cykelsemester är en av de aktiviteter som attraherar allt fler resenärer. Trenden att vara aktiv under sin ledighet utvecklas stabilt och är resmotiv både under den traditionella semestern och de allt vanligare kortresorna 2-7 dagar.

European Tourism Research Institute (ETOUR) skriver i sin rapport 2005:28 "Tourist of tomorrow" att de köpstarka kundgrupperna "dinkies" (dubbel inkomst no kids) och "whoopies" (äldre människor med utflugna barn) redan idag är köpstarka grupper som bl.a. efterfrågar resor där upplevelser med fysiska aktiviteter såsom cykling ingår.

Tyvär saknas officiell statistik som visar hur den Svenska cykelturismen utvecklas. Statistik från Tyskland visar att år 2003 tillbringade 2,25 miljoner tyskar sin semester på cykel – en ökning från 2002 med 12,5%.

Per Kågesson har på uppdrag av Turistdelegationen tagit fram en rapport om infrastrukturella förutsättningar för cykelturism i Sverige. Han menar att vi har mycket att lära av övriga Europa. Det är inte bara de två traditionella cykelländerna Danmark och Nederländerna som satsar på bilfria leder. Omfattande investeringar sker också i länder som Österrike, Tyskland, Belgien, Luxembourg och Storbritannien.

Kågesson menar att viktigast för att utveckla cykelturism är en satsning på infrastrukturen; bilfria leder med ordenlig skyltning. Därtill behövs service i form av cykeluthyrare, mat och logi etc. I det sammanhanget är det viktigt att även infrastrukturen möjliggör att det går att komma till de intressanta cykellederna.

För att utveckla cykelturism behövs därutöver bl.a. researrangörer och marknadsföring. Banverket anser att det är lämpligt att Turistdelegationen fortsätter sitt arbete med att samordna olika aktörers arbete för att utveckla cykelturismen i Sverige.

SJ AB håller på att se över på vilket sätt SJ kan bidra till cykelturism. Detta görs främst ur ett marknadsperspektiv – man vill ha fler kunder, framförallt under perioder då beläggningen i övrigt är liten. SJ AB är också intresserad av att ta fram och marknadsföra hela resepaket; t.ex. tågresor med cykeltransport, färdledning eller kartor och logi.

Turistdelegationen har pekat ut cykelturismen som ett viktigt nischområde att utveckla för Sverige. Man har också beskrivit cykelturismens potentiella omfattning och ekonomiska betydelse för landet.

Banverket har ej under den korta tid som utredningen pågått hunnit fördjupa de frågor om hur cykeltransporter på tåg ska anordnas för att bäst gynna turismen. Banverket föreslår därför att det görs en särskild utredning som mer detaljerat beskriver förutsättningar för cykelturism och även lämnar förslag på konkreta åtgärder.

Utredningen bör handla om hur cykelturismen kan utvecklas i ett brett perspektiv men även belysa möjligheterna för turisterna att nå de intressanta cykelområden och tågtrafikens betydelse för denna närhet. Utredningen bör även innefatta tågoperatörernas möjlighet att transportera cyklar, stationernas belägenhet i förhållande till cykellederna, serviceutbud vid stationen etc. Vidare bör utredningen ta fram en strategi för att stegvis utveckla denna typ av turism. Utgångspunkten bör vara är de cykelleder som finns eller planeras i landet och det basserviceutbud som finns kring dessa leder. Utredningen föreslås även ta fram konkreta åtgärder för en stegvis introduktion av cykelturism på tåg. Utredningen bör göras i samarbete med turist- och researrangörer samt berörda tågoperatörer.

6. Möjligheter att förbättra kombiresande tåg - cykel

Cykelparkering

För att verka för goda möjligheter för cykelparkering vid stationer och resecentrum krävs dels goda förebilder, dels klara ansvarsförhållanden både för planering, för byggande och för drift av anläggningen. Eftersom detta uppdrag inte behandlar ansvarsfrågorna, är det viktigt att dessa klargörs i det fortsatta arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Sverige.

Vidare krävs ekonomiska möjligheter både för att bygga och sköta cykelparkeringarna. För att parkeringar med god standard ska komma till stånd krävs incitament eller en drivande aktör.



Det är viktigt att flytta undan cyklar som står i vägen.

Goda exempel

Goda exempel och andra grundläggande kunskaper om cykelparkeringar finns i det examensarbete som har remitterats tillsammans med utredningen. Banverket kommer under hösten att med examensarbetet som underlag ta fram och distribuera en idéskrift om cykelparkering.

Statsbidrag

Här redovisas de möjligheter till statsbidrag som finns för investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar. Syftet med statsbidraget är det aktivt ska gynna utvecklingen av järnvägstransportsystemet. Inom ramen för denna bidragsform finns möjligheter att stimulera trafik huvudmän att investera i cykelparkeringar vid resecentrum eller stationer och därigenom bidra till en stärkt roll för cykeln som transportmedel. Utöver detta finns möjligheter för Vägverket att lämna bidrag till kommuner för åtgärder i det lokala gång- och cykelvägnätet.

Hantering av statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar regleras genom förordningen om statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar mm (1988:1017). Trafikhuvudmän har möjlighet att söka statsbidrag om 50 % av bidragsgrundande investeringskostnader för åtgärder som bidrar till trafikanternas trivsel vid regionalt resande. I de fall det förekommer både

regionalt och lokalt resande omfattas även det lokala resandet av statsbidraget. Investeringar i cykelparkeringar invid en station eller ett resecentrum är exempel på åtgärder som är statsbidragsberättigade och som får inkluderas i den bidragsgrundande kostnaden vid investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar. Renodlade cykelparkeringar i anslutning till befintliga kollektivtrafikanläggningar hanteras inom ramen för Vägverkets statsbidrag för trafiksäkerhet och miljö.

Banverket fattar beslut om bidrag för investeringar som sker i anslutning till järnvägstransportsystemet och investeringen finansieras via Banverkets anslag. Om investeringen endast omfattar gång- och cykelvägar till, eller cykelparkeringar invid befintlig station eller resecentrum och inga övriga åtgärder planeras för att främja den regionala kollektivtrafiken på spår, så hanteras frågan av Vägverket och finansieras av detsamma inom ramen för statsbidrag för trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa bidrag kan sökas av kommuner.

Statsbidrag medges inte för verksamheter där staten har ett kostnadsansvar, vilket innebär att statligt ägda bolag såsom Jernhusen AB eller SJ AB inte kan söka eller få bidrag. Statsbidrag kan däremot lämnas till trafikhuvudman som hyr anläggningar vilka ägs av sådana bolag.

Statsbidrag medges inte för drift eller underhåll av en anläggning.

Banverket bedömer att bidragssystemet i stort fungerar bra.

Den stora frågan idag är vem som ska vara ansvarig för anläggningarna kring resecentrum och stationer. Först när ansvarsfrågan är utredd kan det vara lämpligt att man även tar upp frågan om formerna för framtida statsbidrag för cykelparkeringar; dvs om, när och till vem bidrag ska kunna utgå.

Cykel på tåg

Stationer, perronger

Plan- och bygglagen (PBL) ändrades den 1 juli 2001. Lagändringen innebär att det numera ställs krav på att enkelt avhjälpna hinder som försvårar tillgänglighet och användbarhet ska undanröjas i befintliga byggnader som innehåller lokaler dit allmänheten har tillträde och på befintliga allmänna platser. Lagändringen innebär också att användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga alltid ska uppfyllas på allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader. Tidigare gällde att detta krav skulle tillämpas i skälig utsträckning.

I Boverkets föreskrifter om Tillgänglighet på allmänna platser (BFS 2004:15 ALM) och Enkelt avhjälpna hinder (BFS 2003:19 HIN) om tillgänglighet för funktionshindrade rekommenderas sådana storlekar på hissar, ramper mm att det också kommer att underlätta för cyklister. Det är emellertid viktigt att åtgärderna utformas så att det inte uppstår konflikter om utrymmet.

Dessa åtgärder, kommer där de genomförs, att underlätta för cyklister. Det finns dessutom enkla och billiga åtgärder som kan underlätta cyklisternas tillgänglighet till plattformen. T.ex. kan trapporna förses med smala lutande partier (så kallad barnvagnstrapp) eller bara en smal metallskena som är öppen uppåt, som cykelhjulen kan löpa i.

Fordon

Utformningen av tågen innebär idag vissa problem. Det behövs möjligheter att sätta fast cykeln vilket i regel inte finns på svenska tåg idag. Men eftersom de regionalståg som nyligen tagits i bruk eller som har beställts också tillverkas för andra länder där cykeltransporter är regel, behövs enbart mindre ombyggnader för att göra dessa tåg anpassade för cykeltransporter.



Notera den lilla fästningsanordningen under cykelskylten.

Regina är en tågtyp som är mycket lämplig för transporter av bl.a. cyklar. Tack vare att Reginan är ca en halv meter bredare än vanliga tåg möjliggör det att cyklar kan transporteras utan att de hindrar passagerarnas framkomlighet i tåget. Alla passagerarsäten i Reginan sitter fast i c-skenor i golv och vägg och kan därför enkelt lyftas ur eller flyttas vid behov. På bara några timmar kan man på så sätt skapa öppna ytor (sk. flexytor) där t.ex. cyklar kan placeras. Vid de öppna ytor som finns idag är oftast fällsitsar placerade samt spännband som kan användas för lastsäkring. Skulle man istället vilja installera t.ex. någon typ av cykelställ är det fullt möjligt. C-skenorna i golv och vägg möjliggör i princip vilken interiör som helst. Tack vare att dessa fästningsskenor i golv och vägg är bärare av passagerarsätena, som uppfyller de kraschkrav som ställs, gör att skenor är mycket lämpliga fästpunkter även för annan inredning.

Även tågtyperna X60 och X40 är mycket lämpliga för transporter av cyklar tack vare att de har golvet i samma höjd som perrongerna. I de X60 som levererats till SL i Stockholm finns flexytor i slutet av tågen avsedda för cyklar, barnvagnar och rullstolar. På ena sidan av tågen finns fällsitsar och på andra sidan finns cykelställ som är vinklade för att gångutrymmet skall bli tillräckligt. Det är även ekonomiskt försvarbart att bygga om fordon som inte från början var tänkta för cykeltransport.

Precis som Regina innehåller X60 och X40 c-skenor i golv och väggar som lämpar sig väl även för annan interiör än säten, såsom cykelställ eller spännband för festsättning av cyklar.

Andra tågtyper än Regina, X40 och X60 är också visserligen möjliga att bygga om men det är svårare och blir även dyrare eftersom man alla gånger inte från början tänkt på att planera för ombyggnader. T.ex. är ombyggnader av tågtyper med högre insteg i vagnarna svårare.

Ur komfortsynpunkt är det bra med de nya låggolvstågen. Men det är oftast inget problem att transportera cyklar på de traditionella lokdragna vagnarna. Det är lättare för cyklisten att lyfta in sin cykel än för småbarnsföräldern att lyfta in sin barnvagn. Där är det snarast vestibulerna som kan vara trånga och svåra att passera.

SJ AB utreder för närvarande vilka tåg som kan vara möjliga att transportera cyklar i. Dels finns utrymmen i vissa 80-talsvagnar, dels kan man koppla till särskilda transportvagnar på loktåg. De nya s.k. dubbeldäckarna kan också lätt anpassas för att ta cyklar i entrédelen.

Både i Sverige och övriga Europa innebär det problem med att få med cyklar på de nyare snabbtågen. SJ AB anser inte att det kommer att bli möjligt att transportera cyklar i varken befintliga eller ombyggda X2000 eller beställda snabbtåg.

De nya snabbtågen utgör även ett problem i internationella sammanhang eftersom de från början inte planerats för cyklar.

Information, platsbokning och biljetthantering

Information om det är tillåtet att ta med sig cykeln på tåget och på vilka sträckor är svårtillgänglig, liksom informationen om vad det kostar. Ingen operatör i Sverige har idag system för platsbokning av cyklar.

Information om möjligheten att transportera cykel på tåg saknas i Resplusguiden. Här skulle behövas ett system, gärna enligt tysk förebild, där resenären tillfrågas om cykel ska tas med på tåget och där då de avgångar visas som medför cyklar med de villkor som gäller avseende antal platser, krav eller möjlighet till platsbokning samt kostnad för cykeltransporten.

Andra möjligheter

Företagscyklar

Trots det stora antalet cyklister i Danmark cyklar endast ungefär 5% av resenärerna mellan stationen och arbetsplatsen. Den danska ”stationsnärlighetsprincipen” som innebär att man systematiskt försöker lokalisera arbetsplatser inom gångavstånd från stationen, gör att färre faktiskt behöver cykla den sträckan. Ytterligare en förklaring till den låga cykelandelen är att det är osäkert att behöva förvara cykeln på stationen under helger och nätter.

DSB har därför börjat utveckla ett system med företagscyklar. Det innebär att en cykeluthyrare tillhandahåller cyklar, liknande dem som finns för utlåning i Köpenhamn, till intresserade företag. Cykeln förvaras säkert på stationen och

cykeluthyraren garanterar att cykeln alltid finns på plats, hel och i funktion. Företaget upplåter cyklarna personligen till vara och en som cyklar. Företaget slipper ordna parkeringsplatser för bilar, gör en miljöinsats, får företagsreklam på cykelramen och förhoppningsvis friskare medarbetare.

Cykeluthyrning

Cykeluthyrning finns på många stationer i Europa. Danmark har tillämpat principen om att ingå samarbete med lokala cykelhandlare som får tillgång till lokaler vid stationen.

Tack vare "Call a Bike"-servicen i Tyskland kan man även låna en cykel i bl.a. München, Berlin, Frankfurt eller Cologne. Deutsche Bahn har totalt 3 500 låncyklar tillgängliga vid större knutpunkter och stationer. En låncykel bokas per telefon och kostar 15 Euro per dag. I delstaten Westfalen finns ett 60-tal cykelstationer som förutom cykeluthyrning även har bevakad cykelparkering, cykelservice och försäljning. www.db.de

Dörr-till-dörr-service

SNCF har en dörr-till-dörr service vilken innebär att man kan få sin cykel upphämtad vid hemmet eller arbetsplatsen och levererad till sin slutdestination. Man betalar en extra avgift på 44,9 Euro samtidigt som man köper sin biljett. Senast 24 timmar innan avfärd ringer man och bestämmer tid och plats för upphämtningen av cykeln. Cykeln levereras inom 48 timmar (exkl. helger). www.sncf.fr

I Finland kan man utnyttja VR Kurir-tjänsten. Exempelvis kurirtransport med tåg av en högst 20 kg tung sak kostar 14,00 Euro, oavsett resans längd. www.vr.fi

7. Konsekvenser

Ekonomiska (tåg)

Enligt Bombardier innebär det inga stora kostnader att bygga om en Regina för cykeltransport. Det är inte kostnaderna som avgör beslutet att ha cyklar eller inte. Den stora "kostnaden" eller "intäkten" är den uppfattning som operatören har genom att ta bort ett antal stolar och administrationen kring detta. Att däremot sätta in en extra vagn i ett Regina-tåg är möjligt och kan vara företags-ekonomiskt försvarbart om det även finns behov av ytterligare sittplatser..

Inte heller Alstom uppger att det innebär några stora kostnader att anpassa X60 och X40 för cykeltransport. Det är istället operatören som måste bedöma en rimlig avvägning mellan antalet säten och antal cykelställ.

Banverket har inte kunnat få fram några exakta siffror på ombyggnaden av dessa tåg men gör bedömningen om att det handlar om belopp betydligt under 100 000 kr per tåg, snarare kring 10 000 – 20 000 kr. I många fall behövs ingen ombyggnad alls, det räcker med att komplettera tågen med enkla fastsättningsanordningar för några hundralappar.

För andra tågtyper bedömer Banverket att ombyggnadskostnaderna blir högre och kan antas jämförbara med ombyggnadskostnaden för de franska snabbtågen, cirka 60 000 kr för 4 cykelplatser.

Säkerhet (tåg och stationer)

Banverket ser inga större risker med att folk har med cyklar på plattformen, förutom en viss risk att cyklarna kan hamna på spåret. Ur utrymningssynpunkt bör stationen förstås vara dimensionerad för cyklar.

Att transportera cyklar till och från plattformen kan vid utrymning tänkas vålla vissa problem t.ex. om trappor eller rulltrappor blir blockerade. Banverket anser emellertid att olycksriskerna kan vara större när cyklarna väl är inne i tåget, om cyklarna inte förankrats eller spänts fast. Riskerna med detta borde vara mindre om man kunde pollettera cyklar, eller på annat sätt ha alla cyklar samlade på samma ställe i tåget.

Miljö

Goda parkeringsmöjligheter för cykel på stationen är positiva ur miljösynpunkt eftersom det då blir intressantare för fler resenärer att ta cykeln istället för att åka egen bil eller taxi till tåget.

Att ta med sig cykel på tåget möjliggör för resenären att både ta cykeln till stationen och väl framme vid sin destination cykla vidare till sitt slutmål. Detta är speciellt viktigt för icke bilnehavare. Härigenom kan man i tätbyggda områden med överskridna miljökvalitetsnormer och brist på parkeringsplatser klara sig hyfsat utan bil. Förutom de positiva effekter på hälsa och trängsel som detta medför så är det mycket positivt ur miljösynpunkt eftersom kortväga biltransporter är de biltransporter som är klart sämst ur miljösynpunkt och därför bör undvikas i största möjliga utsträckning.



En familj på söndagsutflykt i centrala Berlin

Sociala konsekvenser

Människor utan tillgång till bil, t.ex. studenter, väljer redan i dag i stor utsträckning att cykla. För dessa människor skulle generella möjligheter att ta med cykeln på all spårburen trafik, underlätta både vardagen och fritiden. Just den anledning att cykeln är ett mycket billigt transportmedel både att köpa och att utnyttja och att större delen av Sveriges befolkning har tillgång till en cykel, gör att alla åtgärder för att främja kombiresor med cykel och tåg ger positiva sociala konsekvenser.

Regionförstoring är en företeelse som länge i stort sett förutsatt biltransporter. Numera är det tåget som möjliggör en fortsatt regionförstoring och i kombination med cykel blir denna regionförstoring möjlig för allt fler.

8. Slutsatser och förslag till fortsatt arbete

Banverkets uppfattning är, utifrån anordnad workshop, anordnad enkätundersökning, utredningar om fordonskostnader samt de samtal som hållits med företrädare för sektorn, att det finns både vilja och intresse att i högre utsträckning än idag både att anordna goda cykelparkeringar och att i viss utsträckning tillåta cyklar på tåg.

På workshopen konstaterades att det huvudsakligen är en fråga om insikt och attityder. Även OECD har i sin rapport om ”National Policies to promote cycling” konstaterat att ett problem vid utveckling av cykling är att transportmedlet inte tas riktigt på allvar i samhället.

Både operatörer och turism- och cykelbransch ser potentialen med att utveckla kombiresandet med tåg och cykel. Alla vidtalade inser att det idag är problem med överfulla, bristfälliga eller skräpiga cykelparkeringsplatser vid järnvägsstationer. I stort sett alla ser det också som självklart att det ska finnas goda cykelparkeringar vid stationerna. Den stora frågan är vem som ska vara ansvarig och hur verksamheten ska finansieras.

Bland allmänheten finns det en klar önskan om att det ska vara möjligt att transportera cyklar på tåg. Bland operatörerna råder det en mer delad inställning till detta. Förmodligen är det inte en fråga om antingen eller. Det handlar snarare om att identifiera på vilka tåg och under vilka förutsättningar som cyklar ska tillåtas. Det gäller alltså om att hitta lösningar där cyklar på tåg både kan tillgodose resenärernas krav och förväntningar och operatörernas krav på intäkter.

Det är emellertid inte självklart att kombiresandet utvecklas i denna positiva riktning. Problemet är att kombiresandet är en ”ickefråga” där ansvaret delas mellan flera aktörer. Det kan därför behövas både tydliga incitament och ändringar eller förtydliganden i lagstiftningen för att frågan ska få en tillfredsställande hantering.

Förbättrade möjligheter till kombiresande gynnar alla och är speciellt positivt för att möjliggöra regionförstoring.

Banverkets uppfattning är att möjligheten att få ta med cykeln på tåg i regel inte löser pendelresenärernas behov. Dels sker pendelresan under rusningstid och

dels kan biljettkostnaden för cykeln minska intresset för daglig användning. Banverket bedömer att pendelresenärernas i första hand kommer att efterfråga säkra och bekväma cykelparkeringar både vid avrese- och ankomststationerna. Här kan det även vara intressant att i Sverige introducera så kallade cykelstationer med bevakad cykelparkering, cykeluthyrning och reparationservice.

Det finns även andra lösningar än cykelparkering och cykeltransport på tåg för att underlätta kombiresandet, t.ex. cykeluthyrning och företagscyklar (se avsnittet om möjligheter).

Cykelparkering

En förbättrad cykelparkering innebär en stor potential för ett ökat tågresande. Förbättrade cykelparkeringsmöjligheter ger enligt holländska undersökningar upp emot 10 % fler resande (NS Fiets prognoser).

Det examensarbete om cykelparkeringar, som kommer att bearbetas till en idéskrift, sammanställer en hel del svensk och utländsk kunskap och påvisar även att det finns stora utvecklingsmöjligheter av cykelparkeringarna vid svenska stationer.

Banverket agerar redan idag utifrån sitt sektorsansvar för att goda cykelparkeringar ska anordnas vid nya eller ombyggda resecentrum. I Stockholm har man t.ex. låtit utföra en utredning som analyserar behovet och visar på möjligheten att anordna cykelparkering i anslutning till Citybanans nya stationer. Det finns även möjligheter för trafikhuvudmannen att få statsbidrag med upp till 50 % för att bygga dessa cykelparkeringar.



I Amsterdam finns ett 3-vånings cykelparkeringshus med plats för 1000 cyklar. Foto Hollande Railconsult.

Även cykelparkeringar vid befintliga stationer behöver förbättras. Inte minst gäller detta cykelparkeringar vid pendelstationerna. Naturskyddsföreningen har gjort en inventering av cykelparkeringarna vid pendeltågen i Stockholm och påvisar stora brister både i antal, utformning och skötsel.



Många gånger handlar det om att packa cyklar på en liten yta. Här en modern modell av tvåvånings cykelställ med skjutbara skenor och handtag. Leiden, Holland. Foto Petra Halvarsson.

Cykel på tåg

Det går redan idag att transportera cyklar på svenska tåg. Cirka hälften av trafikhuvudmännen tillåter detta. Det krävs inga större ombyggnader av vare sig stationer, perronger eller fordon. Det kan däremot vara obekvämt att lyfta ombord cyklar på de traditionella lokdragna tågen med flera trappsteg upp till vagnsgolvet.

De största problemen som operatörerna ser med cykeltransport på tåg är att de inkräktar på passagerarutrymmet. Vissa har också framfört risk för att resenärerna och inredningen blir nedsmutsad. Men nästan alla operatörer är intresserade av frågan. Några, bl a . Tåg i Bergslagen, tror att cyklar på tåg kan locka över fler pendlare. Flera operatörer tror att det kan locka nya kundgrupper, t.ex. turister och studenter.

Den enda av de tillfrågade trafikhuvudmännen som inte ser problem med cyklar på tåg är Skånetrafiken, som redan har utvecklat fungerande system för cykeltransporter med passagerarinformation, avgifter, inskränkningar vid rusningstid etc. Dessutom anser de själva att deras tåg är anpassade för denna typ av transport.

Förändringar som kan bli aktuella är t.ex. att göra det möjligt att transportera cyklar på fler regionaltåg under vissa tider på dygnet eller vissa dagar i veckan. Det är viktigt att alla operatörers möjligheter att erbjuda tågtransporter för cykel

marknadsförs och att informationen till resenärerna blir bättre. Incitamentet borde här vara utifrån både samhällsmål och kundernas krav. Ett möjligt incitament är att frågan behandlas i de obligatoriska trafikförsörjningsplanerna, som varje trafikhuvudman upprättar årligen.

Det är ett problem att cyklar normalt inte tillåts på intercitytåg och snabbtåg. SJ AB undersöker för närvarande vilka tåg som skulle kunna transportera cyklar.

Det kan också handla om att identifiera särskilda transporttjänster för cykelturism. SJ har här uttryckt sitt intresse att anordna t.ex. särskilda tåg med vidhängda transportvagnar för cyklar under sommarmånaderna till utpekade turistområden i Sverige. SJ vill i denna fråga samarbeta med turistbranschen och det vore lämpligt att Turistdelegationen får i uppdrag att närmare utreda dessa förutsättningar avseende bl.a. efterfrågan, behov av marknadsföring, bedömd potential och betalningsvilja (se även under avsnitt Cykel och Turism).

Inkomna synpunkter och slutsatser av utsänd remiss

Utredningen har under sommaren skickats till berörda aktörer bl.a. till samtliga som deltagit i workshopen och även lagts ut på Banverkets hemsida. Cirka 25 svar har inkommit vara ett par från privatpersoner. Remissinstanser samt sammanfattning av inkomna synpunkter redovisas i bilaga.

Remissvaren visar att frågan är angelägen och att de föreslagna rekommendationerna för fortsatt arbete är ett bra steg på vägen mot att möjliggöra ett ökat kombiresande med tåg och cykel.

Många remissinstanser trycker på att frågan om ansvar och finansiering av cykelparkeringar vid stationer måste klargöras. Att inrätta bemannade cykelstationer vid större resecentrum fyller ett stort behov men kan bara genomföras om ansvaret tydliggörs och finansiering kan ordnas.

I flera remissvar finns förslag på ytterligare åtgärder som kan göras för att främja kombiresandet med tåg och cykel. Bl.a. pekas upphandlingsförfarandet ut som ett aktivt instrument för att påverka det samhällsbetalda resandet. Resenärsforum menar att övervakning av cykelparkering skulle kunna inrymmas i de arbetsuppgifter som de efterfrågade operatörsberoende stationsvärdarna skulle kunna få.

En av utredningens rekommendationer avser en eventuell komplettering av krav på innehåll i trafikförsörjningsplanerna. Banverket menar att genom att behandla frågan om att tillåta cyklar på tåg i trafikhuvudmännens transportförsörjningsplaner får frågan en politisk behandling. Sveriges kommuner och landsting samt SLTF motsätter sig en sådan lagreglerad hantering. Vägverket anser det emellertid rimligt att hela resan-perspektivet hanteras i transportförsörjningsplanerna, vilket då inkluderar både parkering för cyklar och bilar på stationer och transportmöjligheter för cyklar på tåg och bussar.

Ett annat problem idag är den bristfälliga informationen till resenärerna om transportmöjligheten för cyklar. Även denna otydlighet skulle bli bättre genom att frågan hanterades i transportförsörjningsplanerna. Vägverket menar emellertid att ett snabbare resultat skulle kunna uppnås om man

genom frivilliga avtal kan komma överens om att trafikhuvudmännen i sina tidtabeller tar med information om cykeltransporter på tåg och buss.

Rekommendationer – fortsatt arbete

- Banverket förtydligar att uppgiften att främja kombiresande med cykel och tåg ingår i sektorsansvaret. Banverkets roll i detta sammanhang är dels att verka för att trygga och bekväma cykelparkeringar ska finnas vid nya och ombyggda resecentrum och dels att med information, kunskap och erfarenheter stödja de operatörer som i olika former är intresserade av att tillåta cyklar på tåg.
- Banverket kompletterar sina egna handböcker om planeringsprocessen med ett avsnitt om cykelparkering.
- Banverket kompletterar egna och verkar för att komplettera andras handböcker (TRAST, VGU, Stationsmiljöhandboken mm) med framtagna kunskaper om cykelparkering.
- Banverket tar fram och distribuerar en inspirationsskrift om cykelparkering under 2005.
- Banverket stödjer utifrån sitt sektorsansvar försöksverksamhet med cykelstation i Uppsala.
- I det fortsatta arbetet för att utveckla kollektivtrafiken utreder Vägverket och Banverket, i samverkan med andra aktörer, frågan om lämplig ansvarsfördelning vid byggande och skötsel av cykelparkeringar vid resecentrum och stationer. Därefter kan det vara lämpligt att man även tar upp frågan om formerna för framtida statsbidrag för cykelparkeringar; dvs. om, när och till vem bidrag ska kunna utgå.
- Banverket föreslår att det görs en särskild utredning som mer detaljerat beskriver förutsättningar för cykelturism och även lämnar förslag på konkreta åtgärder. Ansvarig myndighet att utföra denna utredning föreslås bli Turistdelegationen (fr.o.m. 2006 en del av Nutek) i samverkan med berörda parter, inklusive Vägverket och Banverket.
- Banverket driver frågan om att information avseende cykeltransporter ska hanteras i befintliga informationssystem (Hela resan, Resplus).
- Banverket verkar för att biljettbokningssystemen även ska kunna hantera cykelbokning.
- I samband med en eventuell översyn av lagen om planering för kollektivtrafik bör även undersökas om det i de transportförsörjningsplaner som trafikhuvudmännen upprättar ska finnas ett avsnitt om huruvida och under vilka förutsättningar som cyklar tillåts på tågen.
- För att synliggöra cykelfrågan i den regionala kollektivtrafiken bör trafikhuvudmännen ange tydliga resevillkor för kombinationsresor i sina tidtabeller. Detta bör kunna åstadkommas genom frivilliga

överenskommelser mellan Vägverket, Banverket och trafikhuvudmännen.

- Banverket initierar inom sin forsknings- utvecklings och demonstrationsverksamhet (FUD) en studie av Skånetrafikens erfarenheter av cykeltransporter på tåg med avseende på frekvens, kundnytta, systemeffekter mm. Här bör också erfarenheter tas tillvara av den forskning som tidigare bedrivits inom området.
- Sektorn rekommenderas att med stöd av Banverkets medel för forskning, utveckling och demonstration utveckla tekniska lösningar som underlättar kombinerat utnyttjande av vagnsutrymmen för både rullstolar, resgods, barnvagnar, cyklar och resenärer.

Bilagor

Bilaga 1. Utförda aktiviteter i uppdraget

- Anordnat en workshop med inbjudna aktörer från sektorn
- Gjort litteraturstudier och internetsökningar
- Utrett förutsättningarna för att få statsbidrag till cykelparkeringar
- Studerat förhållanden i Holland, Danmark, Tyskland
- Tagit fram ett underlag till idéskrift (examensarbete)
- Haft dialog med SJ AB, Samtrafiken och Turistdelegationen
- Bedömt säkerhetsfrågan på stationer och perronger
- Utrett krav på tåg och erforderliga åtgärder för ombyggnad
- Genomfört en enkätundersökning till samtliga trafikhuvudmän som har tågtrafik.
- Utrett utformningskrav med anledning av Boverkets föreskrifter om åtgärder för att underlätta för funktionshindrade (Sektionen för samhällsbyggnad)
- Remitterat utredningen med examensarbete under sommaren 2005 samt sammanställt och inarbetat inkomna synpunkter i rapporten.

Bilaga 2. Workshopen den 15 april

Deltagare workshop den 15 april 2005

| Namn | Organisation |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| Anders Brandt, BRMP | Banverket; BRM |
| Anette Rehnberg | Vägverket |
| Anki Ingelström | Banverket |
| Anna Hansson, BRV | Banverket, BRV |
| Bengt Fjällström | Cykelfrämjandet |
| Bergström Christina | SLTF |
| Björkman Karin, SS; | Banverket |
| Bo Dellensten | Cykelfrämjandet |
| Christer Jernberg | SJ |
| Dodna Lenkeit | Bombardier Transportation |
| Erik Beckman | Svenska Naturskyddsföreningen |
| Erik Stigell | Svenska Naturskyddsföreningen |
| Hulda Wickbom, citybaneprojektet | Banverket |
| Inger Söderlund | Rallaren |
| Jens Tiricke | Banverket |
| Johan Bergkvist | Banverket |
| Krister Spolander | Egen konsult |
| Kurt Hultgren | Stationsrådet |
| Lars Berggrund | Banverket |
| Marco Danzi | SCI, Tyskland |
| Mathias Westin | Falu kommun |
| Mats Eriksson | Egen konsult |
| Mikael Nordlander | Jernhusen |
| Ola Kronqvist | Jernhusen |
| Paulina Eriksson | AB Storstockholms Lokaltrafik |
| Petra Halvarsson | Banverket |
| Sevefjord Kjell | Resenärsforum |
| Stella Fare | Cykelfrämjandet |
| Stenbacka Hans, M | Banverket |
| Sven-Allan Bjerkemo | Bjerkemo Konsult |
| Tom Andersson | Rikstrafiken |
| Victor Sjöberg | Uppsala kommun |
| Åke Granqvist, BRÖT | Banverket |
| Åkerlund Pär-Ola | Samtrafiken |
| Örjan Eriksson | Sveriges Kommuner och Lands. |

Program för workshop om cyklar och tåg den 15 april 2005

- 9.00 Kaffe
- 9.30 Välkomsthälsning och syftet med workshopen Lars Berggrund
Rikstrafikens förstudie om cykel på tåg Annika Olsson
Banverkets uppdrag samt exempel på lösningar Anki Ingelström
- 10.45 How do they carry bikes on train in Europe? Marco Danzi
- 11.30 Lunch
- 12.30 Parkering vid stationen Petra Halvarsson
- 13.00 *Bikupa 1 - goda idéer och exempel på cykelparkering vid stationer*
- 13.45 Kaffe
- 14.15 Förutsättningar idag för kombiresande cykel - tåg
- Stations- och plattformsutformning Karin Björkman
- Tågens utformning Dodna Lenkeit
- 14.45 *Bikupa 2, hur vill vi ha cykeltransporter på tåg i Sverige*
- 15.30 Avslutning

Kortfattade minnesanteckningar

Lars Berggrund, Banverket

Hälsade alla välkomna och hoppades att dagen skulle ge många konstruktiva förslag. Han menade att det här med cyklar på stationer eller på tåg mest handlar om attityder – vill man så går det att anordna och bibehålla en vårdad och säker cykelparkering precis som det går att samsas cyklister och andra på tåget.

Tom Andersson, Rikstrafiken

Tom berättade om den förstudie som Rikstrafiken gjort ang. cykel på tåg. Förstudien finns att hämta hem från Rikstrafikens hemsida, www.rikstrafiken.se.

Tom beskrev situationen idag, med cykel på tåg. På vissa tåg, tex Öresundståget och även mellan Malmö och Göteborg går det att ta med cykel. På Arlanda express måste man vrida styret och ta av tramporna. Det kan också finnas vissa regionalåtgångar som tar cyklar.

Pendeltågen i Stockholm (SL) tar cyklar under vissa tider och samma gäller för Pågatågen i Skåne.

Av dagens tågtrafik bedömde han grovt att 50% är affärsmässig och 50 % samhällsstödd.

De hinder han såg gällde dels direkt fysiska hinder (t.ex. trappor och trånga passager), men också brist på förvaringsmöjligheter av cykeln vid stationen.

Avslutningsvis berättade Tom om att Rikstrafiken föreslagit att Banverket skulle få i uppdrag att göra huvudstudien om cykel på tåg.

OH: Tom, Rikstrafiken

Anki Ingelström, Banverket

Berättade om hur Banverket tolkat uppdrag, hur vi lagt upp arbetet under den korta tid vi har till förfogande och har vi avser att förankra materialet.

Starka synpunkter framfördes om att vi skulle behöva längre tid för att hinna remittera vår utredning, alltså begär förlängning hos departementet.

OH: Anki, Banverket.

Petra Halvarsson, examenarbetare från SLU, nu på Banverket.

Petra berättade om vilka aspekter som bör läggas på cykelparkeringar invid stationerna. Hon gav också underlag för den bikupa som handlade om cykelparkering.

OH; Petra, Banverket

Marco Danzi, om cykel på tåg i Europa

Marco beskrev utvecklingen av cykelturism och gav oss argument och siffror på utvecklingen i Europa. Ha beskrev också hur olika länder löste sina problem och menade att det börjar bli ett problem i Tyskland med cykel på höghastighetståg – dessa är inte byggda för att rymma cyklar.

OH: Marcos bilder

Dodna Lenki, Bombardier,

Dodna beskrev hur cykeltransporter kan ordnas i tågen med flera exempel från Reginatåg.

OH: Dodna, Bombardier

Synpunkter framförde under bikupa 1.

Om cyklist

- Cyklist är lika goda samhällsmedborgare – bara man ger dem en chans
- Cyklist är inte en speciell folkgrupp
- Att vara cyklist är en roll bland många andra
- Alla måste ta ett större ansvar.

Om behov av cykelparkering

- Det finns många stationer som inte har cykelparkeringar – ordna detta först
- Alla stationer måste ha cykelparkeringar

Om lokalisering av cykelparkering

- Det ska finnas tillräckligt mycket parkeringar i rätt riktning (man ska inte behöva åka en omväg för att parkera cykeln)
- Det är ett problem om parkeringen är för långt från plattformen
- Cykelparkeringen är avståndsberoende

Om ansvar för att ordna cykelparkering

- PBL 3:e kap §6 anger att på tomten ska finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning lossning av fordon. Boverket menar att detta inte bara gäller bilar utan även innefattar cyklar
- Fastighetsägaren är ansvarig för parkering
- Fastighetsfrågan får inte styra utformning, behov, ansvar och betalning

Om ansvar och behov av att sköta om en cykelparkering

- Cykelparkeringar = cykelkyrkogårdar
- Ansvarsfrågan är jätteviktig liksom skötsel
- Beakta underhållskravet
- Ansvarsfrågan och skötselfrågan viktig

Om behov av service mm intill cykelparkeringen

- Bra med utrymme för att reparera punktering vid stationer. Det behövs en nyckel, klack och cykelbar.
- Betalningsvilja kontra service
- Inrätta servicestationer vid stora cykelparkeringar (exempelvis sådana som finns vid K1 och universitetet)
- Inrätta Klack- och cykelbar

Om dimensionering av cykelparkeringen

- Planering för cykelparkering på längre sikt är en stor svårighet för kommunen. Behovet kan ändras med tiden.
- Andelen cyklister har inte enbart med traditionen att göra utan även andra förutsättningar – geografi, ålder, etc.
- Det är ett problem om parkeringen är för långt från plattformen

Om utformning och standard på cykelparkeringar

- Gradera upp standarden på cykelparkeringen
- Utformning av cykelställ och funktionen måste bli bättre.
- Platser med stora behov (t.ex. Uppsala) kan man skapa differentierade system genom betalningssystem, serviceutbud etc.
- Det behövs olika sorters cykelparkeringar, olika cyklister har olika behov, studenter vill inte betala. Personer med dyra cyklar kan tänka sig betala etc.
- Bygg inte in parkeringen
- Fler alternativ med olika typ av betalning, belägenhet, kvalitet skydd etc behövs

Om behov av stöldsäkring och övervakning

- med samverkande funktioner t.ex. kan stationsvärdarna kanske vakta cyklarna utöver övriga uppgifter
- Regler viktiga, och också att någon kan se till att ordningen följs.
- Friheten inskränkes när man inte vågar ställa sin cykel över natten innan den stjäls
- Cykelparkeringen måste bli stöldsäker.
- Respekt behövs för cyklisternas egendom
- Utformningen av cykelställ är viktigt –man ska kunna låsa fast cykeln i ramen.
- Cykelparkeringar ska inte döljas av buskar eller andra hinder. Det ökar stöldrisken.
- Gör parkeringarna säkrare, med belysning och kanske övervakningskameror

Om finansiering av cykelparkering

- Ingen vet hur det är med betalningsviljan – kan ev. styra tillgång o planering
- Finansiering är viktig – användarna ska betala
- 12 cyklar per bilparkering = 1/12 avgift för cykel
- Ett gott exempel på finansiering: i länstrafikplanen avsätts pengar till infartsparkeringar som omfattar både bil- och cykel.
- På platser med stora behov bör finans betalningsalternativ för högre service och avlastning, gärna burar, manuellt bevakade

Behov av utveckling, FUD

- Råd och riktlinjer saknas
- Börja se på behov och funktion
- Utarbeta en norm för dimensionering

Om att får komma till tals, resenärsperspektivet

- Bra med ett gemensamt stationsforum föra att träffas och diskutera frågor
- Cyklarna var en del av diskussionen under skapandet av resecentrum under 90-talet
- I stationsforum bör man komma överens om hur parkeringen ska skötas
- Argumentationen bör lyftas på lokal politisk nivå
- Processen är en fastighetsfråga men fastighetsägarna har ofta inte kunskap om trafikplanering

Övrigt

- En tydlig linje – ger bra cykelparkering
- Man bör ej stycka upp frågan utan se den som en helhet – jämför med bostaden o köket – ansvaret är inte uppdelat mellan livsmedelsverket, Va-verket etc.
- Lund har lyckats med sin satsning.
- I Uppsala har funnits cykeltillverkare, därför så många cyklar
- I Strassbourg – här finns parkeringsmöjligheter för kollektivtrafiken (men även möjlighet att ta med cykeln på spårvagnen)
- Trygghetsperspektivet handlar också om trygghet för cyklisten – inte bara cykeln (dvs att den blir stulen)
- Hur betar sig resenärerna
- Cykeltrafiken ska inte hanteras för sig utan ses som en del av hela trafikplaneringen.

Bikupa 2- om möjligheter att ta med cykeln på tåg

- Polleteringsmöjligheten försvann i början på 90-talet, då försvann också möjligheten att ta med cykeln på tåg
- Lösningar finns t.ex. i Pågatågen med separata vestibuler
- Samutnyttjning, t.ex rullstolar och cyklar
- Skåne har möjligheter i Pågatåg och Öresundståg. Marknadsför det och testa efterfrågan.
- Utveckla ”mutlipurpose-utrymme” + fällbara stolar bör testas. Använd i första hand enkla fästansordningar
- SL har traditionen att ”ett bra koncept och ett bra kollektivtrafiksystem säljer sig själv”

- Man måste marknadsföra möjligheter och reglera restriktioner
- Bra med multipurpose-utrymmen
- Det duger med godsvagn, men turister vill ha kontroll över bagaget och cykeln och komfort
- Det ska gå att ringa och beställa en cykelresa
- Det finns inga standardlösningar, man måste vara öppen för alternativ
- Sätt cykeln mellan sätena
- Gör enkla lösningar eftersom vi är ovana att ha med cykeln på tåget
- Testa på en linje, i Södra Sverige förslagsvis
- Ge bättre information & service (på hemsidan)
- Låggolv är mycket mer behändigt .. men för turister tolereras större uppoffringar (ingen brådska) annat är det för pendlare
- Mellanvagn finns för Regina – lite dyrare men..
- Krokar – på långa sträckor. Krångligt? Någon jan hjälp a dig.
- Dyra cyklar – då vill inte folk hänga dem i kroken.
- Det finns mycket tänkt i patentregistret.
- Kostnaden/priset viktigt
- Se möjligheterna ; cyklister innebär en ny marknad
- Hur stort är behovet?
- När behövs transporter för pendling och när för turism?
- Hur vill resenärerna ha det
- Flexibla vagnar en lösning?
- Vid upphandling kan man ge extra poäng om utrymme finns för cykel.
- Hur blir det med täckningen över hela landet med olika operatörer?

Bilaga 3. Enkät till trafikhuvudmännen

Enkäten har genomförts som telefonintervju.

| | Trafikhuvudmän som inte tillåter cyklar på tåg | | | | |
|---------------------------------|---|--|---|--|---|
| | Tillåter ni cyklar på buss? | Har nu funderat eller övervägt att tillåta cyklar på tåg? | Vad ser ni som stora problem? | Skulle ni se några fördelar med att kunna tillåta cyklar på tåg? | Skulle ni vara intresserade av att pröva att tillåta cyklar på tåg? |
| Blekinge- trafiken | Nej | Ja, efterfrågan finns, främst från turister och studenter. | Utrymmesbrist på fordonen. | Ja, mest i samband med turister och studenter. | Vet ej, p.g.a oklarheter hur det nya avtalet ser ut. |
| Tåg i bergslagen | - | Ja, men små möjligheter | Dåligt med utrymme på tågen. | Ja, det skulle kunna innebära fler pendlare. | Ja, det kan diskuteras. |
| Hallands- trafiken | - | Ja, från och till. | Risk för skador, nedsmutsning av resenärer och vagnar samt platbrist. | Ja, viss konkurrensfördel. | Ja, i viss typ av trafik. |
| Kalmar Läns Trafik | Ja, i landsorts- trafiken om utrymme eller cykelställ finns. | Ja, diskussionen har funnits. | Utrymmesbrist och säkerhetsmässigt | Ja, intresse finns. | En fråga för operatören. |
| Upplands Lokaltrafik | Ja | Det pågår diskussioner | Det tar plats från sittande resenärer. | Ja, det kan locka nya resenärer. | Det är svårt att genomföra prov p.g.a platsbrist i fordonen. |
| Östgöta- trafiken | Ja, landsorts- trafiken. | Diskussionen finns. | Utrymmesbrist, dåligt anpassade fordon. | Vet ej. | Vet ej. |

| Trafikhuvudmän som tillåter cyklar på tåg | | | | | |
|--|--|--------------------------------|--|--|--|
| | Finns det inskränkningar i möjligheten att ta med cykel på tåg? | Vad kostar transporten? | Vilken omfattning? | Finns det problem? | Finns det något ni skulle vilja utveckla vidare för att förbättra möjligheten till kombiresor? |
| Jönköpings Länstrafik | Cykel får tas med i mån av plats | 30:- | Liten | Utrymmesbrist | Fordonen är inte anpassade för transport av cykel |
| Länstrafiken Jämtland | Om det finns utrymme och det inte orsakar förseningar i tågtrafiken | Inget | Liten | Det är svårt tidsmässigt då tågstoppen är korta | Finns inga sådana planer |
| Skåne- trafiken | Ja, utvalda tåg i rusningstrafik. | Barnbiljett (zontaxa) | Det förekommer ganska frekvent | Nej, tågen är anpassade | Informationen till resenärerna |
| Värmlands- trafik | Cykel får tas med i mån av plats | Enkelbiljett zon 1 17:- | Liten omfattning, mest i turistsammanhang | Nej, inte i den omfattning den har idag. | Cykelfrågan finns med i stationsmiljöprojektet, byggande av nytt resecentrum i Karlstad och vid upphandling av nya fordon. |
| Väster- norrlands Läns Trafik | Om det finns utrymme och det inte orsakar förseningar i tågtrafiken | Inget | Liten | Det är svårt tidsmässigt då tågstoppen är korta | Finns inga sådana planer |
| Västtrafiken | Vissa fordonstyper är inte anpassade för cyklar | 20 - 30:- kr med pendeltåg | Liten, men säsongsbetonat. Mest turisttrafik | Cyklarna är utrymmeskrävande och kan smutsa ned. | Under utredning. |

Utöver ovanstående trafik huvudmän tillåter även SL cyklar på vissa tåg.

Bilaga 4. Utdrag ur Banverkets personaltidning Rallaren, 5/2005



Cykelparkeringen vid Lunds central tillhör de bästa i landet.

Foto: Thomas Fahlander

Cykel på tåg kräver god vilja

Glada miner och en näst intill uppsluppen stämning var det på Banverkets workshop om cykel på tåg i mitten av april.

Det som från början verkade svårt och näst intill omöjligt – att bereda utrymme för cyklar på dagens tåg – visade sig kunna lösas ganska enkelt genom snabba tekniska åtgärder – och en positiv attityd.

Workshopen var en del i Banverkets arbete för att ta fram en rapport till Näringsdepartementet om möjligheten att ta med cyklar på tåg och att parkera cyklar vid stationer.

En ganska stor skara intresserade samlades till workshopen i Stockholm. Där fanns representanter för Cykelfrämjandet, några kommuner, SJ, Vagverket, Svenska Naturskyddsforeningen, Rikstrafiken och för värden Banverket och några till.

Fokus låg på möjligheterna, inte på svårigheterna, påpekade Lars Berggrund från generaldirektörens stab, som höll ihop dagen.

Fast visst kan det vara svårt i dag att ta med sig cykeln på tåg – eller att parkera den tryggt utanför stationen. Förebilderna finns framför allt i Europa, där är man på sina håll också duktiga på att erbjuda bevakade cykelparkeringar, medan vi i Sverige bara har tre, än så länge.

På de tyska tågen, på tåg i Holland och Belgien – och till och med på vissa franska TGV-tåg, går det bra att ta med cyklar. Den stora förebilden är Danmark, där det ofta finns låsta utrymnen att förvara cykeln

på i anslutning till stationerna. I Danmark köper man också en särskild biljett för sin cykel, och parkerar den sedan på anvisad plats på tåget.

I Strasbourg finns en samlad transportsstrategi, där cyklarna ingår. Där kan man ta med cykeln på spårvagnen, kollektivtrafikens kunder kan också parkera sina cyklar i särskilda parkeringshus för cyklar.

Studerat cykelparkeringar

Petra Halvarsson studerar till landskapsarkitekt i Uppsala och har gjort sitt examensarbete på Banverket – om just cykelparkeringar. Hon menar att många faktorer spelar in när och om en särskild cykelparkering ska byggas;

bland annat vilken cykeltradition som finns, stadens demografi och hur det befintliga cykelnätet ser ut.

Lund, som enligt Petra Halvarsson har Sveriges bästa cykelparkering, har också en mängd cyklande studenter och både lämpligt klimat och geografi för cykling. Här finns

följaktligen en bevakad cykelparkering.

Enligt Petra Halvarsson ska en bra cykel-parkering givetvis vara lätt att hitta, ligga nära stationen – cyklistervill ju helst inte gå långa sträckor – vara användarvänlig, trygg, ha tillräckligt med platser och det måste vara lätt att låsa fast sin cykel där. Dessutom är det bra om det finns tak, övervakning och service som uthyrning av cyklar och att man kan få hjälp med att reparera sin cykel.

I Europa finns sådana cykel-parkeringar, ställen där man bara cyklar in i ett garage, ställer ifrån sig cykeln, låser den och kanske köper en macka och en kopp kaffe på vägen till tåget.

Efter en stunds diskussion kom förslag om att Banverket, fastighetsägaren Jernhusen, kommunerna och operatörerna bildar ett stationsforum inför byggande av cykel-parkeringar invid stationer, ett forum som också diskuterar skötsel av p-platsen, avgifter – eller inga avgifter. Är cyklistervilliga att betala för att få ställa ifrån sig sin cykel på ett tryggt och säkert vis? Det är något som bör utredas, tyckte workshopdeltagarna.

Cykelturism

Marco Danzi från tyska konsultföretaget SCI är expert på cykel-frågor. Han slog ett slag för cykelturismen. Schweiz som har ett nationellt cykelnät och som satsar på cykelturism, tjänar 130 miljoner euro – knappt 1,2

miljarder kronor – per år på cykelturismen. Cykelturister åker tåg i större utsträckning än andra turister, cykelturism växer dessutom. I Tyskland blir det allt populärare att cykelturista. Tyska järnvägen, DB, tillåter också normalt cyklar, i rusningstrafik kan det vara förbjudet.

Han sammanfattade och sade att nästan alla regionalståg i Europa tillåter cyklar, i flera länder kan man också ta med cyklar på långdistansståg. Och på TGV-tågen kan man ta med cyklar, det är det enda snabbtåget där det är tillåtet – än så länge.

Billiga lösningar

Marco Danzi har undersökt vad operatörerna tycker krävs för att kunna ta emot cyklar på tågen: Devill ha snabba och billiga lösningar för tågen, multifunktionella lösningar är bäst. Och eftersom punktligheten är viktig för operatörerna, är också tydlig skyltning på perrongen och att alla cyklar inte ska in i samma vagn, viktiga faktorer för lyckade cykeltransporter.

– Att tänka på cyklister är ett sätt att behålla kunder och att öka antalet kunder, sade Marco Danzi till åhörarna.

Banverkets Karin Björkman har undersökt om det är lätt eller svårt att rent fysiskt få med sig cykeln på tåget. Fysiskt kan det vara svårt; långa trappor, för små hissar, stationer och perronger där inte cyklar får plats tillsammans med alla andra passagerare och tåg där man inte kan rulla in cykeln utan måste lyfta in den.

– Men många av de problemen löses direkt när järnvägen är handikappanpassad 2010, sade hon optimistiskt.

Men redan dessförinnan kan tågen byggas om. Dodona Lenkeit från Bombardier i Västerås är ansvarig för inredning av nya tåg, och hon löste något av en gordisk knut för Banverkets projektgrupp, som funderar på om man måste vänta till nästa generation



Samhällsplanerare Anki Ingelström utreder möjligheterna att ta med cykel på tåg.

tåg innan det är dags för cyklar ombord.

Men det behövs inte alls, visade det sig. Dodona Lenkeit berättade att inga operatörer i Sverige frågar efter cykelplatser på sina nya tåg. Men till exempel Reginatågen kan lätt – på en dag ungefär – byggas om för cyklar utan att antalet sittplatser försvinner. Några stolar byts ut mot fällstolar och för cyklarna sätter man in krokarna och säkerhetsbälten.

Krokarna på tågen

Öresundstågen har plats för cyklar på en allmän yta på läggolvsdelen med fällstolar. Där finns krokarna och bälten att fästa cykeln med – eller rullstolen, eller barnvagnen.

Ja, alla nya tåg går enkelt att ändra så att cyklar kan tas emot, visade det sig. Bombardiers Talentfamilj, som tillverkas i Tyskland, har en läggolvsdel med flexibla ytor, X60-tågen, SL:s nya pendeltåg, likaså.

Vad tycker då operatören SJ om att ta emot cyklar på tågen? I dag gör man ju som sagt inte det, men i framtiden kanske.

– Vi gör nu en kundanalys och ser över dagens utbud och vilka möjligheter som finns i dagens tåg, som inte är byggda för



Karin Björkman har undersökt om det är lätt eller svårt att få med sig cykeln på tåg.

mängder av skrymmande bagage, berättade Christer Jernberg, direktör för produktutveckling på SJ AB.

– Finns det en efterfrågan ska vi dock göra ett seriöst försök att möta denna, sade han. Inte på alla tåg och alla avgångar, det är orealistiskt, men där det är möjligt utan att äventyra komfort och säkerhet.

Upphandlingskrav

Christer Jernberg berättade vidare att SJ slutade med pollettering av cyklar för cirka tio år sedan när resgodset och expressgodset togs bort.

– Men nu har vi en bra dialog med Cykelfrämjandet, och vi ska också prata med Anki Ingelström på Banverket. Man kan ju tänka sig att cyklar på tåg blir ett krav vid vissa upphandlingar i framtiden.

Positiva tongångar alltså, och Banverkets projektledare Anki Ingelström var mycket nöjd med dagen.

– Varje resenär man kan vinna över från bilarna är en vinst för det hållbara resandet, sade hon.

Inger Söderlund

Ja till cykel i Skåne

■ Arlanda Express tar emot cyklar om de är emballerade på det sätt flygbolagen kräver. Connex tar inte med cyklar på natttågen, inte heller tillåter Connex cyklar i tunnelbanan, på Nockebybanan, Tvärbanan eller Lidingöbanan. På Saltsjöbanan under vissa tider. På Kinnekullebanan nekar man till att ta emot farligt eller extremt skrymmande gods dit cyklar räknas.

På pendeltågen i Stockholm är det tillåtet att ta med cyklar, men inte på resor till och från Stockholms central och inte under rusningstrafik.

SJ tillåter endast cyklar på Öresundstågen, mot avgift och på resor till och från Danmark. Pågatågen i Skåne tillåter cyklar utom i rusningstrafik på vintern, men när som helst under högsommaren.

Tågkompaniet säger också nej till farligt och extremt skrymmande gods, och cyklar räknas som skrymmande.

I Lund, Helsingborg och Katrineholm finns bevakade cykelparkeringar.

Särskilt uppdrag

■ Banverket har ett särskilt uppdrag att utreda möjligheterna att ta med cyklar på tåg och att parkera cyklar vid stationer.

Arbetsgruppen leds av samhällsplaneraren Anki Ingelström på avdelning Järnväg och samhälle på huvudkontoret. Med sig har hon förutom kollegor från sin egen avdelning också kollegor från marknadsavdelningen, järnvägssystem och banförvaltning.

Uppdraget ska redovisas för Näringsdepartementet sista juni i år.

Bilaga 5, Organisationer etc. som fått Banverkets cykeluppdrag på remiss.

Gråmarkering innebär att svar inkommit

| Företag | Adress | Postadress |
|--|--|---|
| A-Train AB | Box 130 | 101 20 Stockholm |
| Banverket | Svanegatan 8 | 432 43 Varberg |
| Bjerkemo Konsult | Hubertusvägen 29, | 226 53 LUND |
| BlekingeTrafiken | Järnvägsstationen | 371 34 KARLSKRONA |
| Bombardier Transportation | Östra Ringv 2 | 72173 Västerås |
| Boverket | Box 534 | 37123 Karlskrona |
| Connex Sverige AB | Box 3054, 200 22 Malmö | 200 22 Malmö |
| Cykelfrämjandet | Tulegatan 43 | 113 53 STOCKHOLM |
| Dalatrafik, AB | Box 924 | 781 29 BORLÄNGE |
| Falu kommun | Stadsbyggnadskontoret | 79183 FALUN |
| Göteborgs Stad Trafikkontoret | Box 2403 | 403 16 GÖTEBORG |
| Hallandstrafiken AB | Sandgatan 5 A | 311 31 FALKENBERG |
| Helsingborgs stad, HSO | Gåsebäcksvägen 4 Box 1386 | 252 27 HELSINGBORG 172 27 Sundbyberg |
| Inlandsbanan AB | Box 561 | 831 27 Östersund |
| Jernhusen AB | Box 520 | 101 30 Stockholm |
| Jönköpings Länstrafik AB | Box 372 | 551 15 JÖNKÖPING |
| Kalmar Läns Trafik AB | Box 54 | 579 22 HÖGSBY |
| Luleå Lokaltrafik AB | Midgårdsvägen 20 | 973 34 LULEÅ |
| Lunds Kommun, | Byggmästaregatan 4 | 222 37 LUND |
| Länstrafiken i Jämtlands Län AB | Hamngatan 14 | 831 34 ÖSTERSUND |
| Länstrafiken i Norrbotten AB | Box 183 | 956 23 ÖVERKALIX |
| Länstrafiken i Västerbotten AB | Box 134 | 921 23 LYCKSELE |
| Länstrafiken Kronoberg | Sandgårdsgatan 28 A | 352 30 VÄXJÖ |
| Länstrafiken Sörmland AB | Box 88 | 611 23 NYKÖPING |
| Länstrafiken Örebro AB | Box 8013 | 700 08 ÖREBRO |
| Merresor i Sverige AB | Klarabergsviadukten 72, Cityterminalen, | 111 64 Stockholm |
| Norrköpings Kommun | Kollektivtrafiknämnden | 601 81 NORRKÖPING |
| Oftobanen AS | Postboks 333, | N-8505 Narvik, Norge |
| Resenärsforum | Upplandsg. 14 | 111 23 STOCKHOLM |
| Rikstrafiken | Box 473 | 851 06 SUNDSVALL |
| RTS Rese- och Turistindustrin i Sverige | Box 1375 | S 111 93 Stockholm |
| Samtrafiken | Box 524 | 101 30 Stockholm |
| Skånetrafiken | | 281 83 HÄSSLEHOLM |
| SLTF | Box 1108 | 111 81 Stockholm |
| Stationskommiten | Box 524 | 101 30 Stockholm |
| Storstockholms Lokaltrafik, AB | | 120 80 STOCKHOLM |
| Svenska Cykelsällskapet (SCS) | Torneågatan 10 | 164 79 KISTA, SWEDEN |
| Svenska Naturskyddsföreningen | Åsög. 115 | 11691 STOCKHOLM |
| Svenska Tågkompaniet AB | Centralplan 3, | Centralplan 3, 803 11 Gävle |
| Sveriges kommuner och landsting | Box 534 | 118 82 Stockholm |
| Turistdelegationen | Box 860 | 101 37 Stockholm |
| Upplands Lokaltrafik AB | Box 1400 | 751 44 UPPSALA |
| Uppsala kommun | Vaksalag. 15, | 75375 UPPSALA |
| Vägverket | | 781 87 Borlänge |
| Värmlandstrafik AB | Tallbacksvägen 2 | 684 30 MUNKFORS |
| Västernorrlands läns Trafik AB | Box 114 | 872 23 KRAMFORS |

| | | |
|--------------------------------|---------------------|------------------|
| Västmanlands Lokaltrafik AB | Retortgatan 7 | 721 30 VÄSTERÅS |
| Västtrafik Göteborgsområdet AB | Box 405 | 401 26 GÖTEBORG |
| Västtrafik Infra | Box 405 | 401 26 GÖTEBORG |
| X-Trafik AB | Box 125 | 826 23 SÖDERHAMN |
| Östgötatrafiken, AB | Box 1550 | 581 15 LINKÖPING |
| Ahstom | Gamla Brog 34 | 111 20 Stockholm |
| <u>Siemens transportation</u> | Östergårdsgatan 2-4 | 400 20 GÖTEBORG |

Bilaga 6 - Remissynpunkter cykeluppdraget

1. Statliga myndigheter och bolag

Boverket

Allmänt: Är positiva i sitt utlåtande och instämmer med Banverket i det mesta. Remissvaret fokuserar på cykelparkering då de tror att den frågan berör fler människor än de som vill ta med sig cykeln på tåget. De har inte kommenterat turismfrågan. Boverket pekar på att reda ut ansvarsförhållandena samt drift och underhåll och tycker att avsnittet med fortsatt arbete är mycket bra.

Cykel på tåg:

Åtgärd/förbättring:

- Erbjuda ett begränsat antal cykelplatser på tåg även under rusningstid. (En åtgärd för framförallt pendelresenärer).

Cykelparkering: Tycker att idéskriften är inspirerande läsning. Menar att "Frågan om cykelparkering vid stationer är angelägen att lösa" och skriver vidare att "Bra cykelparkeringar är en viktig förutsättning för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafikförsörjning och i förlängningen en positiv utveckling för kollektivtrafiken i Sverige."

Åtgärd/förbättring:

- Under lagstöd i exjobbet finns inte angivet i vilket kapitel i PBL som man kan hitta nämnd paragraf. Skriften bör kompletteras med detta.

Synpunkter:

- Klara ut ansvarsförhållandena för såväl planering, byggande, drift/underhåll av parkeringsanläggningarna.

Rikstrafiken

Allmänt: Rikstrafiken menar att Banverket gjort en "mycket seriös ansats att utveckla uppdraget" och att "de rekommendationer som lämnas förefaller både lämpliga och rimliga." Vidare ser de som mycket positivt att Banverket föreslås ta ansvar för uppgiften med att främja kombiresor med cykel och tåg. De ser som positivt att utredningen "cykel på tåg" har utvidgats till även andra aspekter på kombiresor med cykel och tåg. (Antagligen cykelparkeringar, uthyrning, cykelstationer mm).

Synpunkter:

- Ansvarsfördelningen är mycket viktig att utreda så att inte kombiresefrågan "faller mellan stolarna och blir en ickefråga." Det behövs en part -vanligen kommunen- som tar det övergripande ansvaret och driver frågan för att helhetslösningen ska bli bra. Samtidigt måste övriga intressenter som Banverket, Jernhusen, operatörer, trafikhuvudmän med flera delta i arbetet.

Turistdelegationen

Allmänt: Välkomnar regeringens initiativ till att låta Banverket utreda cykel frågan. Självfallet speciellt ur turismsynpunkt, dvs. hur cyklar kan transporteras på tågen. Är ”i stora stycken positiv till det som föreslås i rapporten.” De vill bestämt understryka vikten av att en lösning kommer till stånd för att det är förutsättningen till en god cykelturistisk utveckling. Är positiva till förslaget om att ge Turistdelegationen/Nutek uppdrag om att beskriva förutsättningarna för cykelturism. I ett sådant uppdrag bör ingå att belysa hur cyklar kan transporteras på järnväg och buss.

Åtgärd/förbättring (ej allt om denna rapport):

- Cykel på tåg bör ej hanteras enskilt utan i ett gemensamt perspektiv utifrån en övergripande handlingsplan som omfattar cykeltrafik och cykelturism i hela landet.
- Det är bra om ”Vägverkets nationella strategi för ökad och säker cykeltrafik” kompletteras med ett turistiskt perspektiv då det idag saknas i stor utsträckning. Viktiga frågor som bör lyftas fram i en sådan nationell strategi är:
 - Ett system för utbyggnad av nationella, regionala och lokala säkra cykelvägar.
 - Ett nationellt system för skyltning av cykelvägar.
 - Fungerande möjligheter att ta med cykel på tåg och buss.
 - Bra kartmaterial med cykelvägspåtryck och handböcker över intressanta natur- och kultursevärdheter.
 - Promotionmaterial, seminarier, marknadsundersökningar, uppföljningar med konkreta resultatframläggningar med mera för att lyfta fram cykeln och cyklandet status. Marknadsföringsaktiviteter i Sverige och utlandet om semestercykling på säkra vägar i Sverige.
 - Utppekande av en nationell koordineringsfunktion som förmår driva området framåt, tillsammans med viktiga aktörer på central, regional och nationell nivå.
 - Koppla till forskningen för att få fram kritiska perspektiv på utvecklingen avseende såväl miljö, hälsa, säkerhet, transporter, kvalitet, image med mera.
 - Att så många som möjligt av dessa punkter uppfylls då det är just det samlade greppet kommer att bidra till framgång.

Vägverket

Allmänt: Vägverket delar Banverkets slutsats att insatser för att underlätta kombiresor med cykel kräver förbättringar inom flera delar av reskedjan.

Synpunkter:

- Banverket och Vägverket kan och bör samarbeta i frågan om stationer/bytespunkter.
- Vägverket stödjer Banverkets förslag om samarbete i frågan om att klargöra ansvar och roller. I detta sammanhang bör goda möjligheter till säker och trygg cykelparkering tydliggöras.
- Anser att trafikhuvudmännens försörjningsplaner ska hantera kollektivtrafiken i ett hela-resan-perspektiv. Det vill säga inkludera cykelparkeringen. Denna process påskyndas bäst genom att föra in cykelinformation i all trafikinformation, framförallt tidtabeller. Banverket och Vägverket skulle kunna träffa en överenskommelse med SLTF att så sker.
- ”Cykeltrafik tas numera på allvar inom Vägverket.”

- Cykelstationer är ett vällovt initiativ. Utan säkra parkeringar ökar inte cykeltrafiken i någon nämnvärd grad.
- Det är bra att cykelfrågan tas upp i trafikförsörjningsplanerna.
- Statsbidrag bör kunna sökas av andra än trafikhuvudmän. En kommun ska kunna söka statsbidrag.
- Utredning om cykelturism som föreslås finns redan? Gjord av Per Kågesson åt Turistdelegationen? *Anm: Utredningen finns redan bskrivnen i avsnittet om Turism.*
- Ansvarsförhållandena vid cykelparkering måste redas ut både vad det gäller nyanläggning och drift/underhåll.
- Halvarsson idéskrift är välgjord och därmed intressant.
- Ingen uppfattning om cykel på tåg. ”Men kanske viktigt om cykelturismen ska utökas.”

Jernhusen AB

Allmänt: Skriver inte allmänt utan precist om hur frågan ska lösas och vad deras roll kan bli. Verkar dock överlag positiva. Driver inte frågan men deltar gärna i den.

Cykel på tåg:

Konstaterar att möjligheten att ta med cykel på tåg i första hand är en fråga som trafikföretagen har att hantera men att de kommer att följa utvecklingen och i samverkan med trafikföretagen och Banverket genomföra de förändringar som behövs.

Cykelparkering:

”Jernhusen har redan nu att hantera behovet av cykelparkering på de flesta stationer som vi driver” och att ”på många platser är cykelparkeringen inte tillfredsställande löst”. ”I bilagt examensarbete finns ett antal spännande exempel på hur cykelparkeringar kan utföras för att smälta in i omgivande miljö och rentav bli ett estetiskt tillskott”

- De vill gärna att de tankegångar Banverket för fram i rapporten utvecklas med:
 - dimensionering anpassad för respektive ort.
 - utformning (god design och stöldsäkert)
 - tilläggservice (uthyrning, verkstad=cykelstation)
 - säkra och bekväma cykelstråk i omgivande stadsmiljö.

Synpunkter:

- Anser att cykelparkeringar i allmänhet inte är självfinansierade. Bidrag behövs för en bra kvalitet på anläggningarna.
- Stödjer rapportens Synpunkter om att tydliggöra ansvarsfrågorna och se över vilka som kan söka bidrag för cykelparkeringar.

2. Organisationer och bolag

SLTF

Allmänt: Positiva till att Banverket utreder frågan. Instämmer i huvudsak i Banverkets rekommendationer om fortsatt arbete. Hjälper gärna till att sprida examensarbetet till medlemmarna.

Åtgärd/förbättring:

- Har en delvis annan uppfattning vad det gäller krav att införa avsnitt om cyklar i trafikförsörjningsplanerna. De vill inte ha lagkrav utan menar att det är bättre att sprida goda praktiska exempel både från Sverige och utomlands (som exempelvis Halvarssons examensarbete). Därigenom kan trafikhuvudmännen påverkas i positiv riktning (att tillåta cyklar ombord samt lägga ut mer information på t.ex. Internet).

Sveriges kommuner och landsting

Allmänt: Håller med om befintlig problembild, instämmer med att ansvarsrollerna måste redas ut för att nå framgång. Välkomnar att Banverket tar tåten för utvecklingen av cykelparkeringar och kombiresor i samarbete med nämnda aktörer. Åtar sig att distribuera det färdiga examensarbetet utan kostnad för Banverket till samtliga kommuner. Förbunden kommer också att tillse att följande utgåvor av TRAST och VGU kompletteras med avsnitt om cykelparkering.

Åtgärd/förbättring:

- Är positiva till allt som framförs under rekommendationer med ett undantag: De tror inte att obligatoriska beskrivningar i transportförsörjningsplanerna om möjlighet att ta med cykeln på tåget kommer att gynna utvecklingen. (Medför merarbete utan nytta samt att det finns en stor variation geografisk vad det gäller intresse.)

Samtrafiken i Sverige AB och Samtrafikens Stationskommitté

Allmänt: Ser positivt på att utreda både cykel på tåg och cykelparkering och bidrar gärna till information om hela resan och cykeltransporter när de säkerställt finansiering för fortsatt utveckling av informationssystemet.

Cykel på tåg:

Synpunkter:

- Menar att länstrafikföretag (t ex Skånetrafiken) och tågoperatörernas intresse av att tillgodose kundbehovet av att ta med cykel på tåg ökat på senare år. Ser därför som angeläget att Banverksuppdraget leder till förbättrade förutsättningar för länstrafikföretag och tågoperatörer att tillgodose detta behov.
- Vill att en diskussion om möjligheterna för cykel ombord på regionalbussarna och regionalstågen sker samtidigt och att *-mycket viktigt-* undersöka hur ekonomin går ihop. Främst vad det gäller anpassning av fordonen.

Cykelparkering:

”Genomförda åtgärder för bättre cykelparkering kommer att tas med i den fortlöpande uppdateringen av Stationsinfomaterialet.”

Synpunkter:

- Instämmer med Banverket om att finansieringar av nya cykelparkeringsanläggningar lämpligast sker inom ramen för befintliga statsstöd.
- Det idag endast är möjligt att söka statsbidrag till regionala kollektivtrafiksanläggningar (av länstrafikföretagen) och där aktuell kommun förutsätts svara för hälften av kostnaderna. På stationer som inte trafikeras av länstrafik eller där fjärrtåg dominerar får alltså Banverket själv stå för kostnaderna.
- Driften av cykelparkeringsanläggningarna måste lösas. (Anger inte hur.)
- Vill att finansieringsfrågan för systemutvecklingen är löst innan de går vidare med att utreda de tekniska förutsättningarna för ett informationssystem som tillhandahåller cykelinformation på www.resplus.se. (Både på tåg, buss och båt.)

Cykelfrämjandet

Allmänt: Är tillfredsställda med båda rapporterna. Stödjer i allt väsentligt förslag till åtgärder.

Synpunkter:

- Delar Banverkets åsikt om att det för pendlarnas vidkommande är viktigare med trygg parkering än att kunna ta med cykeln på tåget.
- Tycker att Banverket "tagit för lätt på frågan om möjligheten och behovet att ta med cykel på tåg". Menar vidare att Banverket dessbättre har föreslagit att frågan utreds vidare.

Resenärsforum

Allmänt: Skriver ingående i sitt yttrande - från övergripande nivå ner till detaljer - bland annat om cykelstationer, hur ansvarsfördelningen skulle kunna skötas och lösningar av cykelplatser i tågen. Resenärsforum tycker att Banverket har gjort en "ambitiös utredning". Instämmer i huvudsak med rapportens beskrivning och slutsatser. Påpekar att de ser en uppriktig vilja i rapporten att hitta lösningar på redovisade problem. Ser möjligheterna med ökat tågresa i och med att förhållanden förbättras för cyklisterna.

Synpunkter:

- Det behövs ett regeringsbeslut på vem som ska sköta stationerna så att ansvaret blir tydligt.
- Cykelparkeringar måste skötas av någon. Den är helt nödvändig för att systemet ska fungera.

Åtgärd/förbättring:

- Man bör i cykel på tåg-rapporten ännu tydligare skilja på två slags cykelresor som görs i anslutning till tågresa:
 - 1) Nyttoresor: Dagliga resor till och från stationen i samband med pendling till arbete eller studier på annan ort, även inköpsresor. En mycket stor grupp.
 - 2) Utflykts och semesterresor: Görs mest under sommarhalvåret eller i samband med helger under vår och höst. Här behövs information om resmöjligheterna då man oftast inte varit på platsen man ska till förut.
- Belys hur många procent/fördelning som är nyttoresor i jämförelse med utflykts- och semesterresor.
- Resenärer bör i tidtabellerna och via informationssökning via dator kunna läsa vilka tåg som är lämpliga för cykelresor.
- Rapporterna bör ta upp lagregeln om att *man inte utan vidare får flytta en uppställd cykel eftersom det betraktas som egenmäktigt förfarande*. (Samtidigt som det ju är just det som

behövs på ett resecentrum för att få den ordning som behövs.) *Anm: Detta har dock tagits upp i åtminstone examensarbetet.*

Svenska Naturskyddsföreningen, Stockholms län

Allmänt: Förslaget som helhet samt åtgärderna är bra. ”Bra med förtydligat sektorsansvar.”

Synpunkter:

- Statsbidragen bör öronmärkas för att få en snabb förbättring vad det gäller cykel på tåg och cykelparkering.
- Håller med om att ansvarsrollerna för både nyproduktion och drift/underhåll måste redas ut. Det måste vara så tydligt att frågan inte kan falla mellan stolarna och att resenärer vet var de ska vända sig med frågor och förslag till förbättringar.
- Banverkets förslag om bättre information vad det gäller cykelhantering är bra.
- Bra att sektorsansvarig myndighet sammanställer och ger ut rapport om cykelparkering i samarbete med Boverket och Banverket.

Åtgärd/förbättring:

- Upphandling som instrument bör beröras.
- Banverket bör vara tydligare att åta sig att satsa en viss del av statsbidraget och det egna anslaget på upprustning och nya cykelparkeringar.
- Ett första steg för att förbättra dagens situation är att Banverket genom sitt sektorsansvar tillgängliggöra information om: trygg cykelparkering, möjlighet att hyra cykel vid stationer, att ta med cykeln på tåget, att få service av cykelhandlare. (Med andra ord det som Cykelcentrum kan stå för.) Påpekar att viktigast är kanske att det finns information på hemsidorna: www.samtrafiken.se, www.resplus.se, www.helaresan.se. För mer lokal information bör länstrafikbolagens, SLTF:s webbplatser samt webbplatsen www.trafiken.nu utnyttjas bättre. (Informationen om cykelparkeringen ska gärna omfatta –läge i förhållande till plattformar (finns delvis idag), -antal platser, -kvalitet på platserna (finns väderskydd, bevakning, ramlåsning osv). Satsningen på informationshöjning är inte dyr då det främst handlar om att uppdatera befintliga webbplatser.

Föreningen bilfria leder

Allmänt: Skriver enbart om cyklar på tåg. Rapporten ger en bra och illustrativ bild som visar hur dåligt Sverige ligger till jämför med grannländerna.

Synpunkter:

- ”I mån av plats” bör ersättas med förbokning av cykel med reservation som medför blockad av exempelvis resenär 2. Man bör inte vara osäker på huruvida cykeln ska få plats.
- För spontana bokningar bör det finnas möjlighet att boka cykelplats ända fram till tågets avgångstid.
- Om Sverige på allvar vill utnyttja tyska cykelturister måste det gå att ta med sig cykeln på tåget. Tyskar föredrar oftast att ta med sin egen utrustade cykel framför att hyra sig en. Snart byggs en bro över Fehmarn Bält vilket medför att nordtyska turister kan nå mål i södra Sverige på 3-4 timmar.
- På kortsikt finns dessvärre endast några få cykelleder med tillgång tillräckligt bra infrastruktur. (Göta Kanalleden, Klarälvsbanan och banvallslederna i Ulricehans kommun med omnejd.) I framtiden skulle dock detta kunna expandera.

Rese- och turistindustrin Sverige

”Bra att Banverket har fått i uppgift att utreda frågan. Instämmer i övrigt med Turistdelegationens synpunkter.”

3. Kommuner

Lunds Kommun

Allmänt: Ser positivt på utredningen och de rekommendationer som Banverket lägger fram. Poängterar att det är viktigt att frågan med kombiresor utvecklas på ett seriöst sätt och att rapporterna sprids till så många som möjligt. Kommunen ser positivt på att kunskaperna förs in i olika handböcker och dokument och tycker att kunskaperna gärna får marknadsföras vid lämpliga konferenser och seminarier.

Synpunkter:

- Angående cykelstationer har de erfarenhet av sin egen cykelstation ”Lundahoj”. De ser som välkommet att cykelstation kan etableras vid fler stationer och speciellt att Banverket stödjer försöket med cykelstation i Uppsala. De påpekar dock att det är mycket viktigt att andra organisatoriska lösningar än att lösa bemanningen på cykelstationer med arbetsmarknadsåtgärder provas, då Lundahoj trots goda erfarenheter och vitsord varit nedläggningshotat flera gånger på grund av ekonomiska orsaker. Att lokala cykelhandlare involveras eller att cykelstationen ingår som en del i resecentrumet eller trafikhuvudmannens kundcenter skulle ge verksamheten den kontinuitet som är nödvändig.

Uppsala Kommun

Allmänt: Ser positivt på Banverkets uppdrag och anser detta vara ett viktigt uppdrag för framtiden. Kommunen ställer sig positiv till att Banverket utifrån sitt sektorsansvar stödjer försöksverksamhet med cykelstation i Uppsala.

Synpunkter:

- Frågan om ansvarsfördelning vid byggande och skötsel måste utredas vidare.
- Det bör vara klart till vilka aktörer statsbidrag ska kunna gå.
- Inga synpunkter på anpassad utformning av vagnar och perronger.

Inga kommentarer om ändringar.

Cykelparkering:

Åtgärd/förbättring:

- Det vore önskvärt med en diskussion om de problem och anpassningar cykelkorg kräver vid parkering. Påverkar detta fackdelningen till exempel?

Göteborgs Stad, trafikkontoret

Allmänt: Oerhört glädjande att en utredning görs. Frågan om cykelstation ligger helt i linje med hur vi nu resonerar kring resecentrumet i Göteborg. Ansvarsfrågan är viktig att bena ut.

Synpunkter:

- Om någon mer pilotstudie ska göras är Göteborgs stad väldigt intresserade och hoppas på samarbete. Trafikkontoret undrar om de kan vara till hjälp och hur framtiden ser ut angående detta och ser gärna att Banverket hör av sig.

4. Övriga**Inlandsbanan**

Skriver om vad de gör för cykelturism på deras tåg:

Synpunkter:

På varje avgång med turisttågen finns cykelresenärer. Inlandsbanan har hittills aldrig behövt neka någon att ta med cykeln. Kan inte garantera plats för cyklar men ”jobbar på det”.

Har information om cykel på tåg på hemsidan. Cykelplats bör förbokas och kostar 100kr/sträcka eller 200kr/inlandsbanekort. Eventuell packning på cykeln ska avlägsnas före pålastning.

Bombardier

Allmänt: Är positiva och kan ha tekniska lösningar som underlättar kombinerat utnyttjande i tågvagnar. Skriver vad de kan göra i frågan och bifogar justeringar av meningar. De vill påpeka att de inte vill ha en lagstiftning som ställer specifika krav på tågtrafik. Detta ökar kostnaderna jämfört med andra transportslag och leder i fortsättningen till järnvägstrafiken kan stagnera.

För föreslagna detaljändringar: se aktuellt remissvar.

Trafikutredningsbyrån, TUB

Har främst synpunkter på utredningens förslag till rekommendationer.

- Det är viktigt att en publikation om cykelparkering tas fram snarast, inte minst för att redovisa vad som är (och inte är) kostnadseffektiva investeringar. Studien bör inte bara vara en idéskrift utan bör, om möjligt, lägga fast vissa riktlinjer för ändamålsenlig kvalitet på cykelparkeringar vid olika typer av stationer. Studien bör också ta fram konkreta förslag till förbättringar vid de 10 största stationerna i Sverige liksom innehålla en kostnads/nyttobedömning för det sammanlagda investeringsbehovet vid alla landets stationer. (Det brittiska järnvägen kan tjäna som exempel.)
- Det behövs en översyn och samordning av inte bara cykelparkeringarna vid stationerna utan också av nya och bättre cykelvägar till stationer. Detta innebär att ansvarsfrågor för cykelinfrastrukturen måste gås igenom. Banverket (eller annan enskild aktör) bör därför ges i uppdrag att koordinera en nationell investeringsbudget för cykelinfrastruktur.
- Det bör finnas ett datum som anger när järnvägens biljettbokningssystem innefattar cykelinformation och möjlighet att boka plats för sin cykel.

Bjerkemo Konsult

Cykel på tåg:

Allmänt: Tycker att det är en ”intressant och välskriven remissversion.”

Synpunkter:

- Det hade varit önskvärt om utredningen hunnit ta fram något mer faktamaterial om intermodalt resande samt resenärernas synpunkter av behovet av cykel på tåg respektive cykelparkering.
- Hade gärna sett ett konkret förslag till ökat finansiellt engagemang från Banverkets sida för kringanläggningar som indirekt men uppenbart stöder utvecklad tågtrafik.
- Eftersöker en ökad kompetens inom området: ”kvalificerade arbetsinsatser”, ”relevant kvalitetssäkring av erfaren/välutbildad personal”, ”kvalitetssäkring” med mera.

För detaljerade synpunkter hänvisas till remissvaret.

Cykelparkering:

”Som helhet ett bra och intressant examensarbete.” För detaljerade synpunkter hänvisas till remissvaret.

Kalmar Läns Trafik

Har endast en ändring i en bilaga. Se aktuellt remissvar.

Mats Ericsson, PendulaSynpunkter:

- Det behövs ett bättre regelverk och utredning i ansvars- och kostnadsfrågan.
- Det hade varit intressant om det fanns goda exempel på administrationssystem och hur anläggningarna finansieras.

Skriver annars nästan enbart om examensarbetet om cykelparkering. Se aktuellt remissvar för detaljerade synpunkter.

Thure Lindgren

Framför åsikten om att bil på tåg även bör uppmärksammas och fungera i Sverige.

Gundela Lindman

Skriver att hon saknar ”alldeles oerhört möjligheten att ta med och/eller skicka cykeln med tåg. Som det är nu fungerar det inte alls att cykelsemestra inom Sverige.” Att lyfta ombord cykeln själv och att betala ser hon som självklart.