

Förutsättningar för ett lånecykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg

En delrapport i Öresund som cykelregion – Rent´n´bike



Innehåll

Rapportens bakgrund och syfte	4
Öresund som cykelregion	4
Rapportens syfte	4
Utredningar inom området	5
Lånecykelsystem	6
Vad är ett lånecykelsystem?	6
Vad är syftet med ett lånecykelsystem?	6
Lånecykelsystem i Europa	6
Faktorer som påverkar ett lånecykelsystem	7
Bakgrundsfaktorer	8
OBIS-rapporten.....	8
Befolkningsfaktorer	8
Trafikfaktorer	8
Skåne	8
Befolkningsfaktorer	8
Trafikfaktorer	8
Omgivningsfaktorer.....	9
Omgivningsfaktorer.....	9
Systemfaktorer	11
Cyklar	11
Stationer, täthet och systemstorlek	12
Uthyrning och användaravgifter	15
Kostnader och finansiering	19
Effekter och samordningsfördelar	22
Exempel på lånecykelsystem i mellanstora städer	23
Sammanställning av redovisade lånecykelsystem	23
Montpellier	24
Chemnitz	24
Karlsruhe	25
Bari	25
Brescia	26
Modena	26
Parma	26
Barcelona	27
Milano	27
Svenska lånecykelsystem.....	28
Stockholm	28
Göteborg.....	29
Örebro	31
Lånecykelsystem i Öresundsregionen	32
Köpenhamn	32
Odense	35

Förutsättningar för ett lånecykelsystem	36
Förutsättningar i Skåne.....	36
Befolkningsfaktorer	36
Trafikfaktorer	37
Förutsättningar i Malmö	39
Befolkningsfaktorer	39
Trafikfaktorer	39
Förutsättningar i Lund.....	42
Befolkningsfaktorer	42
Trafikfaktorer	42
Förutsättningar i Helsingborg.....	44
Befolkningsfaktorer	44
Besökande och turister	44
Trafikfaktorer	45
Bedömning av ett lånecykelsystems möjligheter	47
Möjligheter i Skåne	47
Sammanfattning och analys.....	47
Möjligheter i Malmö	48
Möjligheter i Lund	49
Möjligheter i Helsingborg	50
Slutsatser	51
Regionalt eller lokalt lånecykelsystem?.....	51
Utformning	52
Gemensamma utformningsförutsättningar	52
Utformningsförutsättningar i respektive stad	53
Malmö.....	53
Lund	56
Helsingborg	58
Finansieringsförslag	61
Referenser och källor.....	62

Rapportens bakgrund och syfte

Öresund som cykelregion

Öresund som cykelregion – förkortat ÖSCR – startade i mars 2010. Projektet är ett EU-finansierat projekt i Öresundsregionen som syftar till att få fler människor att cykla till vardags och att öka cykelturismen på båda sidor av sundet.

Projektet är ett samarbetsprojekt mellan regioner och kommuner i Skåne och Danmark. Genom att använda erfarenheter från såväl svenska som danska sidan vill de medverkande Region Skåne, Region Hovedstaden, Trafikverket, Hållbar Mobilitet Skåne, Hållbar utveckling Skåne, Köbenhavn kommune, Malmö stad, Helsingborg stad, Lunds kommun, Roskilde kommun, Kristianstads kommun, Helsingør kommune, Køge kommune samt Högsolan i Kristianstad.

Ett viktigt mål är att binda samman Öresundsregionen till en region som är mer tillgänglig för cyklister och ”skapa ett hållbart kommunikationssystem för cykling”. Konkret innebär det till exempel att ta fram en webbaserad cykelkarta för hela regionen och en cykelreseplanerare för städerna. Projektet ska också ge förslag till skyltning av cykelvägar och ta fram cykelturistpaket.

Rapportens syfte

Syftet med rapporten är att lyfta fram generella fakta kring låncykelsystem i Europeiska städer, samt utreda förutsättningarna för ett gemensamt låncykelsystem i Malmö, Lunds och Helsingborgs kommuner samt individuellt i respektive kommun.

Lånecykelsystem

Vad är ett lånecykelsystem?

Ett lånecykelsystem, internationellt kallat bikesharing, är en tjänst för att tillhandahålla cyklar för gemensamt bruk. Målgrupper är personer som inte äger en egen cykel, turister eller pendlare.

Kostnaden för investering och drift och underhåll av ett lånecykelsystem kan vara kännbara kostnader för den offentliga budgeten. Av dessa anledningar försöker man ofta hitta finansieringslösningar där reklam på cyklar eller vid stationer är en viktig del. I många system står reklam för uppemot 90 % av intäkterna till systemet.

I maj 2011 fanns det 136 lånecykelsystem i 165 städer runt om i världen, med en flotta om totalt 237 000 cyklar. Det största systemet finns i den kinesiska staden Hangzhou med 61 000 cyklar och över 2 400 stationer. Det största systemet i Europa finns i Paris med 20 000 cyklar och 1 450 stationer. De länder med flest lånecykelsystem är Frankrike (29), Spanien (25), Kina (19) och Tyskland (5).

Vad är syftet med ett lånecykelsystem?

Det huvudsakliga syftet med ett lånecykelsystem är att ge gratis eller billig tillgång till cyklar för korta resor i en tätort som ett alternativ till kollektiv- eller biltrafik och därmed bidra till att minska trafikstockningar, buller och luftföroreningar. Lånecykelsystem brukar ofta kopplas ihop med kollektivtrafik i syfte att erbjuda ett alternativ den sista delen av resan. Detta kan öka antalet användare av kollektivtrafiken. Lånecykelsystem kan också bidra till att förstärka en stads profil som cykelstad.

Lånecykelsystem minimerar några av de främsta hindren eller nackdelarna med att cykla. Man slipper äga och investera i en cykel, slipper få sin egen cykel stulen, slipper skötsel och underhåll av en cykel och slipper problem med parkering eller förvaring av cykeln.

Lånecykelsystem i Europa

Antalet lånesystem har ökat markant i Europa de senaste tio åren. År 2001 fanns det ett fåtal lånecykelsystem medan det tio år senare finns omkring 400 system. De städer som framförallt drivit på utvecklingen är Bicing i Barcelona och Velib i Paris. Det är framförallt i nord-, central- och sydeuropa som lånecykelsystem blivit vanliga, och framförallt i länder som inte har någon direkt utvecklad cykelkultur. Användningen av lånecykelsystem är mindre i länder som redan har en god infrastruktur för cyklister och ett stort cyklande.

Faktorer som påverkar ett låncykelsystem

Flera faktorer påverkar ett låncykelsystem utformning och framgång. Dessa kan delas in i faktorer som **kan** påverkas och dels faktorer som **inte kan** påverkas. Faktorer som kan påverkas är bland annat maskinvara och teknologi, servicedesign, typ av operatör eller finansiering. Faktorer som inte kan påverkas är bland annat stadsstorlek, klimat, befolkningstäthet, befolkning, ekonomi, geografi och topologi, existerande infrastruktur samt den politiska situationen.

Bakgrundsfaktorer

Europeiska städer som presenteras i OBIS-rapporten

Befolkningsfaktorer

Stadsstorlek

Lånecykelsystem finns i stora, mellanstora och mindre städer. I OBIS-rapporten (se förra sidan) har 19 system i större städer undersökts, 21 i mellanstora städer och 8 i mindre städer. En stor stad definieras som en stad med mer än 500 000 invånare, en mellanstor stad har mellan 100 000 till 500 000 invånare och en mindre stad har mellan 20 000 till 100 000 invånare.

Befolkningstäthet

Större städer har en befolkningstäthet på 4 600 personer per kvadratkilometer och mellanstora städer en befolkningstäthet på knappt 2 000 personer per kvadratkilometer.

Socioekonomiska faktorer

Medelinkomsten i de städer som har ett lånecykelsystem ligger på omkring motsvarande 200 000 kronor per år.

Besökare och turister

Antalet besökare är i genomsnitt för mellanstora städer omkring 1 miljon per år och för större städer omkring 7 miljoner per år.

Trafikfaktorer

Trafikmarknadsandel

De städer som ingår i OBIS-rapporten har en reseandel för cykel på omkring 7 % och för gående på 27 %. Det finns dock städer som har en cykelandel på omkring 20 %. Lånecykelsystem i de städer där många redan cyklar får färre användare än de städer där få redan cyklar.

Skåne

Befolkningsfaktorer

Stadsstorlek

Malmö har 303 000 invånare, Lund 111 000 invånare och Helsingborg har drygt 130 000 invånare.

Befolkningstäthet

Befolkningstätheten i Malmö är omkring 3 700 personer per kvadratkilometer, i Lund 3 200 personer per kvadratkilometer och i Helsingborg 2 500 personer per kvadratkilometer.

Socioekonomiska faktorer

I Malmö är den disponibla medelinkomsten i genomsnitt 225 000 kronor per år. Genomsnittssiffran varierar mellan 270 000 kronor per år till 190 000 kronor per år.

Besökare och turister

Antalet besökare är stort i hela Öresundsregionen. I Malmö bedöms att antalet besökare uppgår till nästan 7 miljoner årligen, medan Helsingborg bedöms ha omkring 2 miljoner besökare årligen.

Trafikfaktorer

Trafikmarknadsandel

Cykeltrafikandelen av det totala antalet resande var i Malmö vid den senaste resvaneundersökningen 23 %, i Lund 42 % samt i Helsingborg 12 %.

Omgivningsfaktorer

Klimat

Det lokala klimatet är en viktig påverkande faktor för cykelanvändningen och kan också påverka säsongsavstängning av lånecykelsystemet.

Den högsta temperaturen i de städer som ingår i OBIS-rapporten ligger på omkring 25° C, och den lägsta i genomsnitt på -2° C. Medeltemperaturen ligger på omkring 9° C.

Den genomsnittliga nederbörden är 545 mm per år och med totalt 83 regndagar.

Stadsyta

De större städerna som ingår i undersökningen har i genomsnitt en stadsyta på 310 kvadratkilometer. De mellanstora städerna som ingår i undersökningen har en stadsyta på 205 kvadratkilometer.

Topografi

Samtliga mellanstora städer har små höjdskillnader i centrala staden, och de höjdskillnader som finns har låg lutning. När det gäller de större städerna är spridningen större, och det finns städer som anges ha stor höjdskillnad med branta backar i de centrala delarna, till städer som har liten höjdskillnad och låga lutningar.

Omgivningsfaktorer

Klimat

Skåne är Sveriges varmaste landskap, och den högsta årsmedeltemperaturen för såväl landskapet som riket finner man längs Öresundskusten. Malmö har högst årsmedeltemperatur i Sverige med +8,4 °C. Den kallaste månaden är februari med en medeltemperatur på 0,0 °C och den varmaste juli med +17,1 °C. Årsnederbörden ligger kring 500 mm. Juli är den nederbördsrikaste månaden, april den fattigaste. Temperaturen i städerna Lund och Helsingborg skiljer sig bara några tiondels grader från Malmö siffror.

Eftersom samtliga städer ligger relativt nära kusten kan blåsten ibland vara besvärande. Huvudsaklig vindriktning är västlig vind.

Årsnederbörden är mellan 600 – 700 mm. Antalet regniga dagar är i Malmö 169 stycken om året, i Lund 120 stycken.

Stadsyta

Så gott som samtliga städer i Skåne har den största delen av sin tätortsyta samlad inom ett avstånd av 5 kilometer. Det är enbart i Helsingborg där de södra delarna av staden ligger längre från stadscentrum än 5 kilometer, samt i Malmö där avståndet från stadens ytterkanter till centrum är mellan 8 – 10 kilometer.

Topografi

Skåne är ett relativt platt landskap med vissa lokala variationer. Exempelvis är Malmö så gott som utan större höjdskillnader medan både Helsingborg och Lund har stora höjdskillnader i respektive stadscentrum.

Säsongsvariationer i cyklandet

Mycket tack vare det milda klimatet är säsongsvariationerna i cyklandet troligen mindre jämfört med andra platser där klimatet skiljer mer mellan vinter och sommar. Bedömningar i Malmö har gjorts att antalet cykelresor vintertid är 80 % av resandet under högsäsong maj-augusti. Ungefär samma siffror kan gälla i de andra skånska städerna som Lund och Helsingborg.

Fordoninnehav

Antalet bilar per 1000 invånare är för de mellanstora städer som ingår i studien 610, men antalet varierar mellan 1100 fordon och 330 fordon per 1000 invånare. Samma siffra för större städer är i genomsnitt 445 bilar, men antalet varierar mellan 320 och 693 bilar per 1000 invånare.

Antalet cyklar är för större städer 495 och för mellanstora städer 643 per 1000 invånare.

Trafiksäkerhet

Uppgifter om personskadeolyckor är osäkert då materialet kan komma från olika källor. Exempelvis kan man utgå från att vissa städer enbart har polisrapporterade trafikolyckor, där bortfallet bland cyklister är stort, medan andra städer har både polis- och sjukhusrapporterade.

Fordoninnehav

I den resvaneundersökning som genomfördes i Skåne 2007 konstaterades att 83 % av de svarande hade körkort för bil. Endast 6 % bor i ett hushåll där inte någon har körkort, och 15 % i ett hushåll som inte har tillgång till bil. Skillnaderna är beroende på var man bor, och i större tätorter har man betydligt mindre tillgång till bil än i mindre tätorter och på landsbygden.

I Skåne har 77 % tillgång till cykel och ytterligare 5 % har nästan alltid tillgång till cykel. I ett riksperspektiv ligger detta lägre än till exempel motsvarande undersökningar i Karlstad där samma siffror är 84 respektive 5 %. Skillnaderna mellan större tätorter i länet och mindre tätorter eller landsbygd är liten.

Malmö har ett lågt bilinnehav räknat per 1000 invånare, och vid senaste mätningen 2011 ägde 354 personer av 1000 en bil i Malmö. Detta att jämföra med Lund där 488 personer, Helsingborg där 432 personer och Kristianstad där 483 personer av 1000 ägde en bil. Man brukar uppskatta att det finns 2,6 cyklar per hushåll i Malmö, vilket i absoluta tal skulle innebära att det finns omkring 370 000 cyklar i Malmö. Omräknat till cyklar per antalet personer borde detta innebära 1 cykel per person.

Systemfaktorer

Cyklar

Cyklarna är den centrala delen av ett låncykelsystem. Många cyklar i de olika låncykelsystemen i Europa har en unik design, bland annat för att undvika stöld och göra cyklarna synliga på offentliga platser, men också för att minska underhållet eftersom cyklarna ofta har en hög utnyttjandegrad och därmed slits mer än vanliga cyklar. De flesta låncykelsystem erbjuder oftast bara en storlek som ska passa alla, där justeringsmöjligheter ska göra det möjligt att anpassa cykeln efter olika användare. De flesta cyklar har också en utformning som medger placering av reklam på cykeln, vilket kan vara en av intäktskällorna till systemet.



Figur 2: Stockholms låncykelsystem, Stockholm City Bikes.

Stationer, täthet och systemstorlek

Stationer

De flesta låncykelsystem använder sig av stationer, men det finns också låncykelsystem som är stationslösa. Beroende på utformning kan man dela in stationen i lågteknologiska stationer eller högteknologiska. Vid de lågteknologiska stationerna låses cykeln fast mekaniskt, medan cykeln är fastlåst elektroniskt vid de högteknologiska stationerna med en teknik som är kopplat till uthyrningssystemet.



Figur 3: En låncykelstation i London.

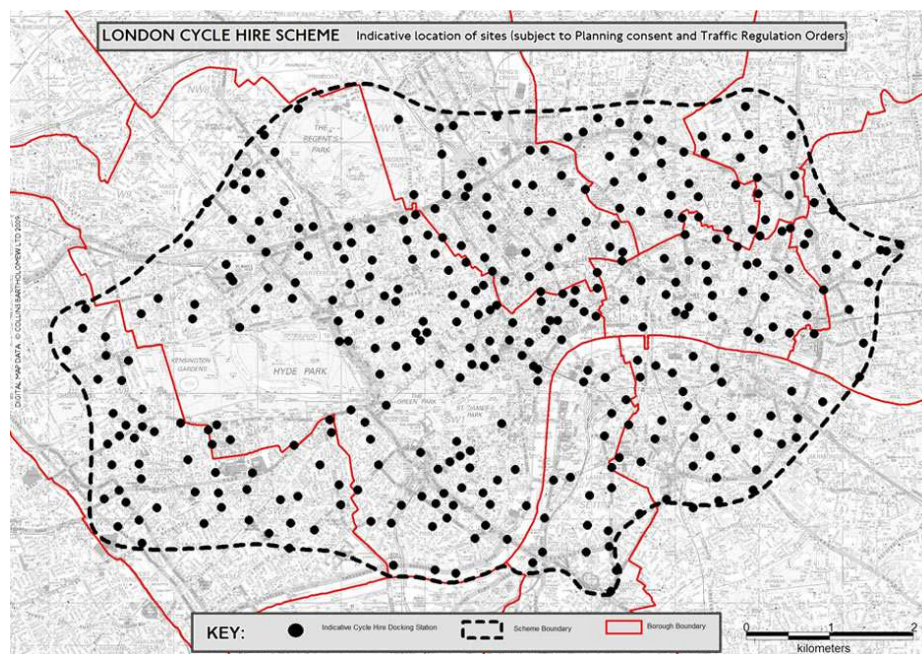
Systemets storlek och täthet

Systemets storlek eller täthet är beroende av stadens storlek, målgrupper, ekonomisk förmåga och mål med låncykelsystemet. De flesta system i Europa täcker bara de centrala tätbefolkade delarna av staden och tillhandahåller ungefär en station var trehundra meter.

I de system som ingår i OBIS-studien varierar antalet cyklar per 10 000 invånare mycket. Anledningen till det är att många system inte täcker hela staden utan enbart de centrala delarna där efterfrågan är störst.

	Genomsnitt Europa
Cyklar per 10 000 invånare	14.8
Stationer per 10 000 invånare	1.5
Dockningsplatser per cykel	1.7
Sverige: Cyklar per 10 000 invånare	12
Sverige: Stationer per 10 000 invånare	1

Figur 4: Antal stationer och cyklar per 10000 invånare i de städer som ingått i studien.



Figur 5: Låncykelstationer i centrala London.

Omfördelning av låncyklar

Den stora kostnaden i ett låncykelsystem är omfördelning av cyklar mellan stationerna. Detta tillsammans med cykel- och stationsunderhåll svarar för ungefär 75 % av hela driftskostnaden för ett låncykelsystem. Genom att minska behovet av omfördelning mellan stationer kan kostnaden minskas. Detta kan ske genom att användaren ges incitament för att exempelvis lämna tillbaka cykeln på ett, ur systemets synpunkt, fördelaktigt läge. Dock går oftast inte hela behovet av utjämning att lösas på detta sätt.



Figur 6: Omflyttnings trafik av låncyklar i Paris. Foto: Märten Zetterman.

Uthyrning och användaravgifter

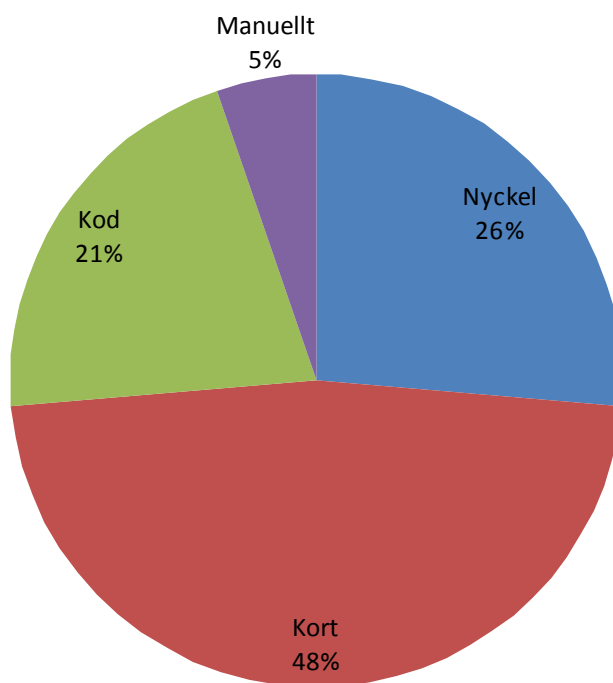
Uthyrningssystem

På de flesta platser har man valt att satsa på en kortbaserad teknologi för uthyrning. Uthyrningen kan antingen ske vid en terminal eller vid själva cykeln.

Det finns också system som använder tekniken med radiobaserad identifikation (RFID). Uthyrningssättet liknar det kortbaserade men är oberoende av kortläsare som lätt kan bli defekta. En typ RFID-baserat system är till exempel Skånetrafikens JoJo-kort.

Ett annat sätt att hyra ut cyklar är genom ett kodbaserat system där användaren ringer upp ett telefonnummer eller skickar ett SMS till ett nummer och får en kod som kan låsa upp den aktuella cykeln. Koden knappas sedan in i en terminal på cykeln eller vid cykelstället.

Ska system i olika städer kopplas ihop krävs ett elektroniskt system där identifiering av olika användare och olika kort kan ske.



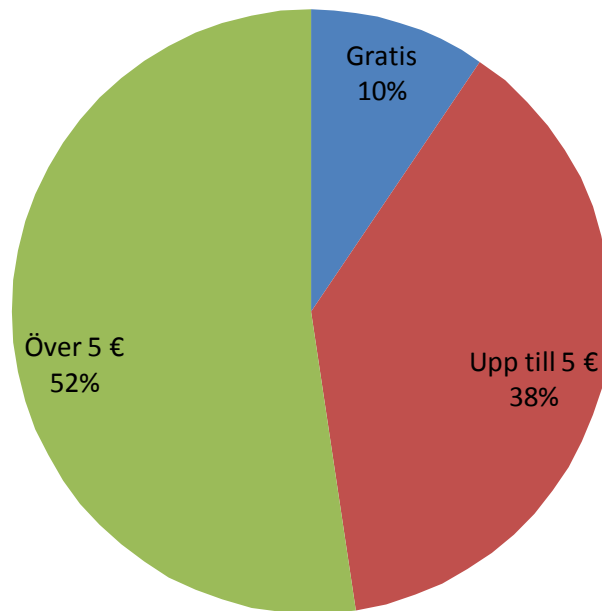
Figur 7: Fördelning av uthyrningsmetod.

Registreringsavgifter

Registrering krävs inom nästan alla låncykelsystem Detta eftersom risken ökar att cyklar försvinner om användarna kan vara anonyma men också för att säkerställa betalning. Det finns en mängd olika sätt att registrera sig – antingen direkt via terminalen, via Internet, post, telefon eller manuellt.

Registreringskostnaden varierar. I genomsnitt är registreringsavgiften i stora låncykelsystem motsvarande 70 SEK.

Några vanliga registreringsperioder är: engångs-, dags-, vecko-, månads- eller årsregistrering.



Figur 8: Fördelning av kostnad för registreringsavgifter.

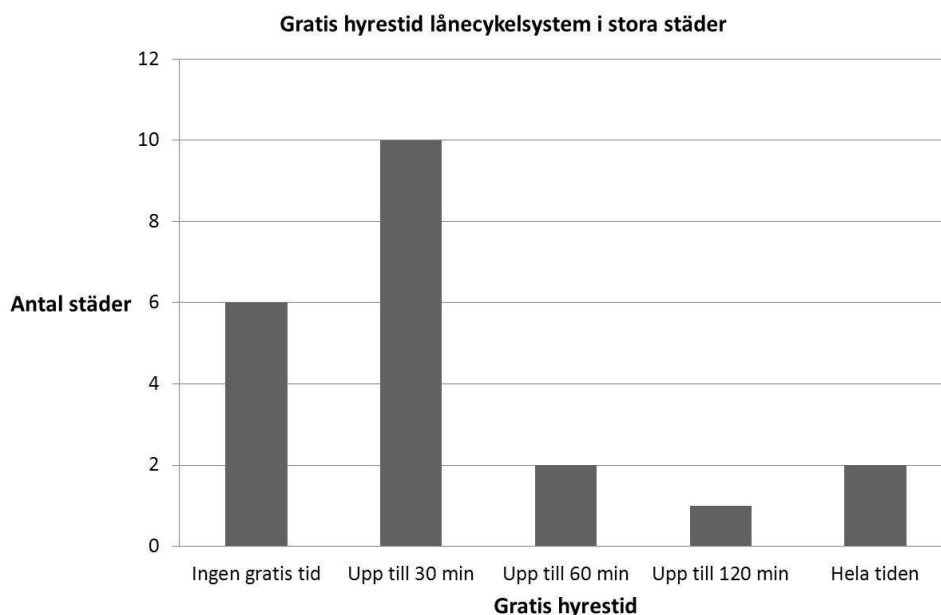
Tidsrelaterade avgifter

Syftet med avgifter är att de ska stödja det mål som satts upp för hyrcykelsystemet. Är målgruppen de som behöver cykel kort tid använder många städer en gratisperiod i början av hyrtiden som gör det gynnsamt att använda cykeln en kort tid och sedan lämna tillbaka den. Efter den första gratisperioden brukar hyreskostnaden öka. I vissa system nås ett maxbelopp över dygnet, vilket gör att hyrcykelsystemet även kan attrahera långtidshyrare, till exempel turister.

I många städer är den fria låneperioden oftast 30 minuter, och 75 % av systemen erbjuder en gratis period på upp till en timme. Avgiften därefter brukar i många fall vara successivt stigande.

De flesta låncykelsystem har också någon form av böter om inte cykeln återlämnas, eller om den blir skadad.

Den genomsnittliga kostnaden för en timmes hyra, där oftast den första halvtimmen är gratis, är för låncykelsystem i stora städer motsvarande 6 SEK och i låncykelsystem i mindre städer 2 SEK.



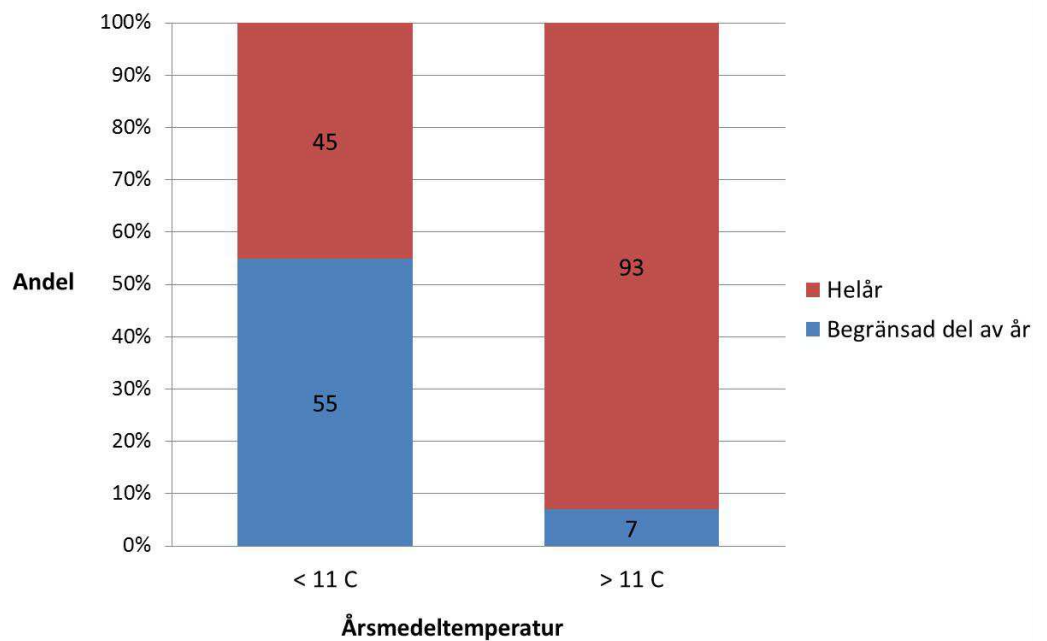
Figur 9: Längd av gratis lånetid i låncykelsystem i stora städer.

Service tillgänglighet

Öppettiderna i de olika systemen skiljer sig åt, både när det gäller dygnsöppettider och säsongsoppettider. De flesta system erbjuder öppet dygnet runt, men några har stängt nattetid.

Stora städer tillhandahåller oftare service dygnet runt, medan mindre städer stänger systemet under natten. Här kan systemets teknologi spela in, där det faller sig naturligt att system som är beroende av personal som har ansvar för driften stänger nattetid.

Säsongsoppettiderna varierar mer och är beroende av klimatet där städer med varmare klimat oftare har systemen tillgängliga året runt jämfört med städer med kallare klimat.



Figur 10: Fördelning av helårs-/säsongöppet beroende på medeltemperatur.

Kostnader och finansiering

Lånecykelsystem har generellt en investeringskostnad på omkring 2 500 – 3 000 € per cykel och en driftskostnad på omkring 1 500 – 2 500 € per cykel och år.

De huvudsakliga finansieringskällorna från operatörens synvinkel är registreringsavgifter och användaravgifter som betalas av den som använder systemet. Många system använder en gratis 30-minutersperiod, vilket gör att den största intäktskällan från användaren är registreringsavgifterna. I de flesta storskaliga system utgör inkomster från användarna mellan 10 – 30 % av intäkterna. Resterande del måste täckas genom subventioner eftersom inkomsterna från systemet aldrig täcker de operativa kostnaderna eller investeringskostnaderna. Beroende på typen av kontrakt finansieras systemet genom direkta subventioner, olika reklamkontrakt, sponsring av hela system eller delar av systemet, parkeringsavgifter eller trängselavgifter.

Många stora lånecykelsystem har realiserats inom ramen för reklamkontrakt. Lånecykelsystemet har oftast blivit till som en ”bi-effekt” och lånecykelsystem har införts i staden utan extra kostnader för kommunen. Rent praktiskt har lånecykelsystemen finansierats genom att staden förlorat intäkter för reklamplats, som annars hade kommit kommunen till del om man inte satsat på lånecyklar. Vanligt är att städer handlar med reklamrättigheter till lånecykelsystem, istället för att handla med reklamplats och teckna kontrakt om lånecykelsystem var för sig. Det kan förmodas att kombinerade kontrakt som omfattar både lånecykelsystem och reklam inte är lika kostnadseffektiva som om man handlade upp dessa delar var för sig.

I Barcelona finansieras lånecykelsystemet genom medel från parkeringsavgifter, vilka delvis avsätts för systemet.

Vissa länder erbjuder en nationell eller regional finansiering av kostnaderna.

Oberoende av finansieringskälla måste åtagandet vara långsiktigt. Detta eftersom det tar tid att förändra resvanor och det kan ta tid för invånare eller andra tänkta användargrupper att ta till sig systemet och integrera det i de dagliga resvanorna.

Finansiering genom företagsanvändning

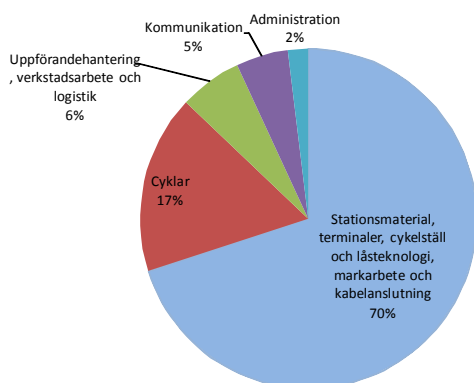
En möjlig finansieringskälla är att öppna systemet för företag och deras anställda. Många företag har ett lokalt resbehov som i vanliga fall tillgodoses genom kollektiva transporter eller taxi och bil. Cykel kan här vara ett tidseffektivt sätt att transportera sig som dessutom bidrar till företagets miljöpolicy och omtanke om företagets anställda genom ett incitament för förbättrad hälsa. En anslutning till ett lånecykelsystem för företag kan också bidra till minskade kostnader för företagen, bland annat genom att man kan minska den nödvändiga ytan för personalparkering. I Stockholm bidrar företag till att förbättra finansieringen av lånecykelsystemets drift genom att speciella företagsbiljetter införts i syfte att sporra företagen att låta anställda utföra sina lokala affärsresor på cykel.

Uppförande- och driftskostnader

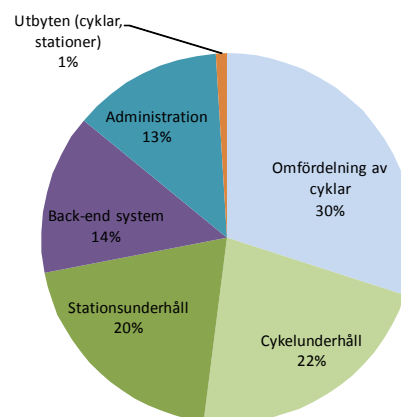
Kostnaderna för att uppföra ett låncykelsystem kan delas in i två huvudkategorier: infrastruktur och material samt driftskostnader.

Investeringskostnaden brukar beräknas till omkring 2500 – 3000 € per cykel där en stor kostnadspost är uppförandet av stationer. Ett system utan stationer, eller ett system med stationer utan behov av markarbete kan uppföras till en avsevärt mindre kostnad.

Driftskostnaden i storskaliga system beräknas vara mellan 1500 – 2500 € per cykel och år. Driftskostnaden fördelas enligt nedanstående tabell.



Figur 11: Fördelning av kostnader för att uppföra ett låncykelsystem.



Figur 12: Fördelning av driftskostnader i ett låncykelsystem.

Om man beräknar uppförandekostnaden för ett helt system beroende på ovanstående genomsnittliga priser så bedöms uppförandekostnaden för ett låncykelsystem med totalt 500 hyrcyklar uppgå till omkring 13 miljoner, medan driftskostnaden uppgår till omkring 9 miljoner kronor per år. En stor del i investeringskostnaden (ungefär 70 %) är uppförande av stationer. De största posterna avseende driftskostnaden är omfördelning av cyklar (30 %) samt cykel- och stationsunderhåll (42 %).

Finansiering

De huvudsakliga finansieringskällorna är brukaravgifter, reklamintäkter samt tillskott av offentliga medel.

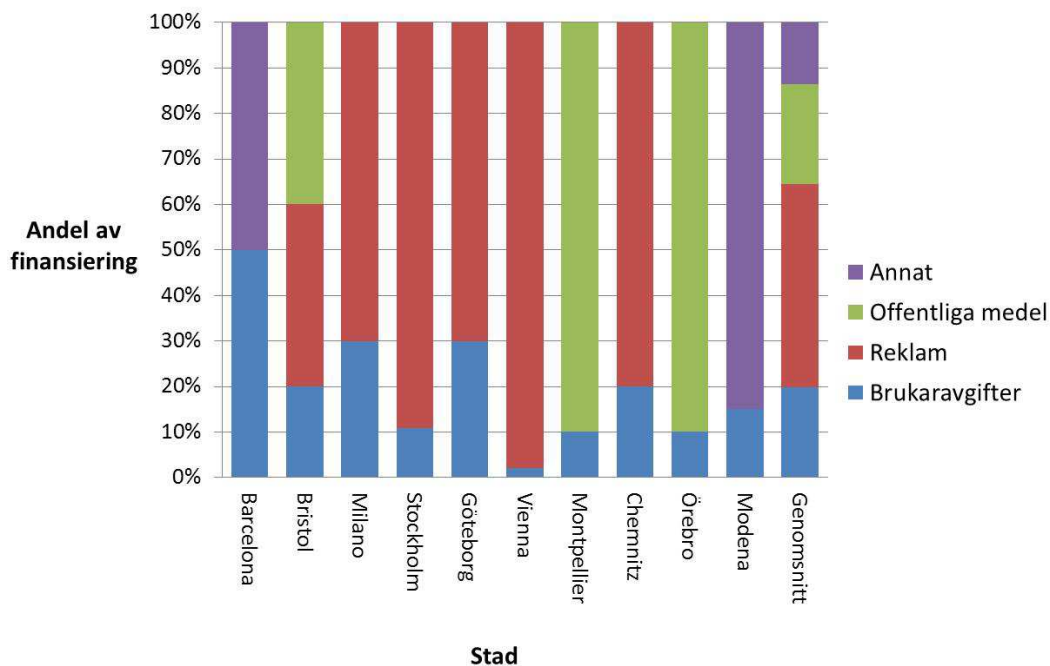
Brukaravgifter kan delas in i registreringsavgifter samt användaravgifter för den tid man använder cykeln. Många system har dock lagt upp det så att första tiden, vanligtvis upp till en halvtimme, är gratis. Detta gör att registreringsavgiften är den huvudsakliga inkomstkällan.

Användaravgifter brukar dock inte kunna finansiera hela kostnaden för låncykelsystemet, utan andra tillskott måste till. En vanlig inkomstkälla är intäkter genom reklam. Reklamintäkter kan ske genom reklam kopplat direkt till stationerna eller cyklarna, eller genom att befintlig reklamplats utökas. Låncykelsystem kan också finansieras genom sponsring av hela system.



Figur 13: Barclays sponsrar Londons låncykelsystem.

Många stora hyrcykelsystem finansierar dess löpande driftskostnader genom reklamintäkter, bl.a. Velib i Paris, men det finns också system som finansieras genom intäkter från parkeringsavgifter. Vissa hyrcykelsystem finansieras också genom tillskott av offentliga medel. Brukaravgifter täcker inte i något system dess kostnader.



Figur 14: Fördelning av intäktskällor i stora och mellanstora städer som har redovisat fördelning av intäkter.

Effekter och samordningsfördelar

Samordning med kollektivtrafik

Många låncykelsystem är utformade så att de samverkar, eller ägs, av kollektivtrafikbolagen. Samverkan kan försiggå på tre nivåer – informationssamverkan, fysisk samverkan eller samverkan vad avser teknologisk tillgänglighet och avgifter.

Med fysisk samverkan menas att låncykelsystemen införs som en parallell service för att avhjälpa kollektivtrafiken i rusningstid eller i områden där kollektivtrafiken inte kan täcka alla transportbehov. Låncykelstationer ligger oftast i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.

Ibland sker samverkan mellan kollektivtrafiken och låncykelsystemet genom ett gemensamt kort. I vissa fall får användare av kollektivtrafiken speciella villkor, som rabatt på hyreskostnaden m.m.

Överföring från andra färdmedel

Internationella undersökningar visar att omkring 20 % av användarna av ett låncykelsystem byter ut sin bilresa till en resa med hyrcykel, 30 % ersätter en (framförallt kort) kollektivtrafikresa med en låncykelresa, 10 % ersätter en resa med sin egen cykel med en låncykelresa och mellan 20 % och 30 % tar en låncykel istället för att gå samma sträcka.

Dock visar studier från tyska städer samt Stockholm att endast omkring 5 % av de som använder låncyklar ersätter en bilresa med att hyra cykel. Den stora överföringen sker av kollektivtrafikresenärer samt fotgängare som ersätter korta resor med en låncykelresa. Därför ska man inte ha alltför stora förhoppningar att ett låncykelsystem ska innebära stor överflyttning från biltrafik.

Exempel på låncykelsystem i mellanstora städer

OBIS-rapporten har delat in de städer som har ett låncykelsystem i stora städer, mellanstora städer och mindre städer. De städer som betecknas som mellanstora är i ungefär Malmös storlek, och är dessa:

- Terrassa, Pamplona och Vitoria i Spanien,
- Montpellier, Dijon, Orleans och Rennes i Frankrike,
- Karlsruhe och Chemnitz i Tyskland,
- Reading, Cheltenham och Cambridge i Storbritannien,
- Bari, Modena, Rimini, Parma och Brescia i Italien, samt
- Salzburg i Österrike.

I följande avsnitt presenteras de exemplena i de mellanstora städerna **Montpellier, Chemnitz, Karlsruhe, Bari, Brescia, Modena och Parma**, samt de större städerna **Barcelona, Bristol och Milano**. I avsnittet Svenska exempel presenteras de svenska städer som har ett låncykelsystem – **Örebro, Stockholm och Göteborg**.

Sammanställning av redovisade låncykelsystem

Stad	Befolkning	Andel cykeltrafik	Antal låncyklar	Antal stationer	Uthyrings-system	Andel reklam-finansiering	Andel offentliga medel	Andel brukar-finansiering
Montpellier	255 000		650	50	Mekaniskt	0 %	90 %	10 %
Chemnitz	250 000		130	15		80 %	0 %	20 %
Karlsruhe	290 000	16 %	300	Inga	Elektroniskt	Ingen uppgift	Ingen uppgift	Ingen uppgift
Bari	329 000		90		Elektroniskt	Ingen uppgift	Ingen uppgift	Ingen uppgift
Brescia	190 000		120	24	Elektroniskt	Ingen uppgift	Ingen uppgift	Ingen uppgift
Modena	180 000	10 %	224	32	Elektroniskt	0 %	85 %	15 %
Parma	175 000	13 %	48	11	Elektroniskt	0 %	90 %	10 %
Barcelona	1 600 000		6000	430	Elektroniskt	50 %	0 %	50 %
Milano	1 300 000		1400	100	Elektroniskt	70 %	0 %	30 %
Stockholm	900 000	8 %	1000	90	Elektroniskt	90 %	0 %	10 %
Göteborg	550 000	10 %	650	51	Elektroniskt	70 %	0 %	30 %
Örebro	140 000	15 %	110	15	Elektroniskt	0 %	90 %	10 %

Tabell 1: Sammanställning av de låncykelsystem som redovisas i detta avsnitt.

Montpellier

Montpellier är en stad i södra Frankrike, vid medelhavskusten. Staden har omkring 255 000 invånare och uppges vara den snabbast växande staden i Frankrike.

Montpellier har haft ett låncykelsystem sedan 2007 och det heter VeloMagg. Systemet har 650 cyklar fördelat på 50 stationer. Systemet fungerar genom att automater ger ut en nyckel med vilken man kan låsa upp cykelns lås.

Finansiering

Till skillnad från många andra system är systemet i Montpellier inte reklamfinansierat utan det finansieras genom offentliga medel (90 %) och användaravgifter (10 %).



Figur 15: Låncykelsystemet i Montpellier.

Chemnitz

Chemnitz är en stad i Sachsen i sydöstra Tyskland, cirka 40 kilometer från den tjeckiska gränsen. Staden har omkring 250 000 invånare. Chemnitz har haft ett låncykelsystem sedan 2006 som kallas Chemnitzer Stadtfahrrad. Det har för närvarande 15 stationer med totalt 130 cyklar. Det finns ingen uppgift om cykelreseandelen i Chemnitz.

Finansiering

Systemet i Chemnitz finansieras av brukaravgifter (20 %) samt av inkomster av reklam (80 %). Kostnaden för användaren är en registreringsavgift på 1 €.



Figur 16: En låncykel i Chemnitz.

Karlsruhe

Karlsruhe är en stad i den tyska delstaten Baden-Württemberg. Folkmängden uppgår till cirka 290 000 invånare. Staden har det tyska systemet Callabike, som är framtaget av Deutsche Bahn. Systemet är stationslöst och har drygt 300 cyklar. Cykelreseandelen i Karlsruhe är 16 %.

Finansiering

Det finns inga uppgifter om hur låncykelsystemet i Karlsruhe finansieras. Kostnaden för användaren är 5 € i registreringsavgift och 2,40 € per halvtimme.



Figur 17: Deutsche Bahns låncykel, Rent-a-bike.

Bari

Bari är huvudort i provinsen Bari och i regionen Apulien i Italien, belägen vid Adriatiska havet. Staden har 328 458 invånare. Man har haft ett låncykelsystem sedan 2007 och det har för närvarande 90 cyklar. Det finns ingen uppgift om cykelreseandelen i Bari.

Finansiering

Finansieringen av låncykelsystemet i Bari är oklart. Kostnaden för användaren är en registreringsavgift på 10 €.



Figur 18: Låncykelsystemet i Bari.

Brescia

Brescia är en stad i norra Italien, och har cirka 189 583 invånare. Staden har haft ett låncykelsystem sedan 2008 kallat Bicimia. Systemet har för närvarande 24 stationer med totalt 120 cyklar. Det finns ingen uppgift om cykelreseandelen i Brescia.

Finansiering

Finansieringen av låncykelsystemet i Brescia är oklart. Kostnaden för användaren är en avgift på 1 € per timme.

Modena

Modena är en stad i norra Italien med 179 937 invånare. Staden har haft ett låncykelsystem sedan 2003, kallat C'entro in bici. Det har för närvarande 32 stationer med totalt 224 cyklar. Cykelreseandelen i Modena är 10 %.

Finansiering

Låncykelsystemet i Modena finansieras med brukaravgifter (15 %) och annat (85 %). Vad annan finansiering är framgår inte. Systemet är helt gratis för användaren förutom depositionsavgiften på 20 €.

Parma

Parma är en stad med ca 175 000 invånare. Parma har haft ett låncykelsystem sedan 2006, kallat Punto Bici Bike Sharing. Det har för närvarande 11 stationer med totalt 48 cyklar. Cykelreseandelen i Parma är 13 %.

Finansiering

Låncykelsystemet i Parma finansieras med brukaravgifter (10 %) och offentliga tillskott (80 %) samt annat (10 %). Vad annan finansiering är framgår inte. Systemet kostar 25 € i registreringsavgift. Första timmens användande är gratis och därefter kostar varje halvtimme 0,80 €.



Figur 19: Låncykelsystemet i Brescia

Barcelona

Barcelona är en stad och kommun belägen vid den spanska medelhavskusten, 160 kilometer söder om franska gränsen. Invånarantalet uppgick år 2009 till drygt 1,6 miljoner invånare. Inkluderas de närmaste förstäderna är invånarantalet ungefär 3 miljoner, med satellitstäder cirka 5 miljoner. Staden är Spaniens näst största stad efter Madrid samt den mest industrialiserade. Barcelona är även en av västvärldens mest tätbefolkade storstäder.

Barcelona har haft ett låncykelsystem sedan 2008, och systemet har numera 6000 cyklar fördelade på 430 stationer. Systemet har blivit en succé och har 187 000 registrerade användare.

Finansiering

Systemet finansieras till hälften med brukaravgifter och till hälften med andra inkomster. För användaren kostar systemet 30 € i registreringsavgift och första halvtimmen är gratis. Därefter följande lånetid kostar 0.50 € per halvtimme.

Milano

Milano är en stad i norra Italien med omkring 1,3 miljoner invånare.

Milano har haft ett låncykelsystem sedan 2008 kallat BikeMi. Systemet har nu 16 500 användare 1400 cyklar fördelat på drygt 100 stationer.

Finansiering

Låncykelsystemet i Milano finansieras med brukaravgifter (30 %) och reklamintäkter (70 %). Kostnaden för användaren är 36 € i registreringsavgift och första halvtimmen är gratis. Därefter följande halvtimmar kostar 0,50 €.

Svenska låncykelsystem

Cykeln har generellt sett omkring 10 % av färdmedelsandelen i Sverige. I vissa städer är färdmedelsandelen avsevärt högre, däribland Malmö och Lund. Många städer främjar cykling på olika sätt, till exempel genom att bygga cykelbanor, säkrare korsningar, informationskampanjer, säkra cykelparkeringar, samt i vissa städer låncykelsystem.

Det finns två större låncykelsystem i Sverige – i Stockholm och Göteborg – samt ett mindre i Örebro.

Stockholm

Stockholm har knappt 900 000 invånare i dess tätortsområde, men drygt 2 miljoner invånare i det som betecknas som storstadsområdet. Stockholm är därmed Nordens största tätort.

På grund av den starka kollektivtrafiken och medvetna politiska val, så var cyklingen i Stockholm relativt blygsamt och cyklingen minskade också successivt fram till slutet av 1980-talet. Sedan 1990-talets början har dock cyklingen ökat år från år, och har nu närapå fördubblats jämfört med situationen i slutet på 1980-talet. Cykeltrafikandelen i Stockholm är idag mellan 5 och 8 %.

Låncykelsystemet *Stockholm City Bikes* är en del i satsningen att öka cyklandet i Stockholm, och det infördes under hösten 2006. Man har numera 90 stationer och 1000 cyklar. Placeringsstrategin har varit att placera cyklarna nära kollektivtrafikknutpunkter, mötesplatser, bostadsområden och arbetsplatser.



Figur 20: Låncykelsystemet i Stockholm.

Låncykelsystemet har öppet mellan 6:00 och 22:00 mellan den 1 april och 31 oktober. Lånetiden är max tre timmar per tillfälle.

Stockholm City Bikes lider av en långsam utbyggnad – endast hälften av de planerade 160 stationerna är på plats efter fyra år. Anledningen är bland annat begränsat stadsutrymme, en långsam och komplicerad planeringsprocess samt att man försökt undvika att använda gatuparkering för låncykelstationer.

Det är reklambolaget Clear Channel som driver låncykelsystemet i Stockholm.

Finansiering

Stockholm City Bikes finansieras framförallt genom intäkter från reklamvittriner och reklam på cykeln (89 %), men till viss del också genom användaravgifter, antingen i form av helårskort eller tredagarskort (11 %).

Ett helårskort kostar 300 kr och ett tredagarskort 165 kronor. Antalet användare har ökat från ungefär 1000 användare under startåret 2006 till omkring 30 000 användare år 2011. Låncykeln går att använda i högst tre timmar. Efter denna tid måste cykeln lämnas tillbaka, annars kan användaren stängas av från systemet. Det kostar inget att använda cykeln mer än registreringsavgiften.

Antal utlånade cyklar har ökat från ungefär 2000 utlånade cyklar under startåret till 350 000 utlånade cyklar under 2011. Den stora ökningen ligger bland turister och fördelningen av uthyrda cyklar är numera två tredjedelar turister och en tredjedel boende i Stockholm.

Göteborg

Göteborg är en stad i västra Sverige med omkring 550 000 invånare. Göteborg är Sveriges näst största, och Nordens femte största, tätort. Storstadsområdet har knappt 1 miljon invånare.

Cyklingen har ökat sin andel av den totala trafiken i Göteborg de senaste åren, och andelen cykelresor i centrala Göteborg är numera 10 %. Även andelen kollektivtrafikresor har ökat samtidigt som andelen bilresor har minskat.

Göteborg har sedan 2010 haft ett låncykelsystem kallat *Styr & ställ*. Namnet är en form av den s.k. göteborgshumorn där nya byggnader eller företeelser i staden får ett dubbeltydigt namn, s.k. ordvitsar. Antalet cykelstationer är nu 51 stycken och det finns 650 låncyklar i drift. Under 2013 planeras att systemet ska byggas ut till 70-80 stationer med omkring 1000 cyklar.

Syftet med låncykelsystemet är att förstärka bilden av Göteborg som en cykelstad. Målgrupperna är framförallt kollektivtrafikresenärer och turister och det ska erbjuda ett komplement till kollektivtrafiken och indirekt minska antalet korta bilresor.

Låncykelsystemet är, liksom det i Stockholm, reklamfinansierat. Till skillnad från Stockholm är dock reklamvitrinerna inte placerade i direkt anslutning till låncykelstationerna utan fritt i staden.

Systemet är öppet dygnet runt mellan 1 april och 31 oktober. Åldersgränsen för att få använda systemet är 18 år.

Det är reklambolaget JC Decaux som driver låncykelsystemet i Göteborg.

Finansiering

Låncykelsystemet i Göteborg finansieras med brukaravgifter (30 %) och med reklamintäkter (70 %). Kostnaden för användaren är en registreringsavgift på 29 € (250 SEK). Avgiften är tidsdifferentierad vilket innebär att det blir dyrare ju längre cykeln används. Första halvtimmen är gratis, sedan kostar den andra halvtimmen 10 kronor, den tredje halvtimmen 20 kronor och den fjärde halvtimmen 40 kronor. Antalet utlån är omkring 180 000, och 2000 användare har tecknat säsongskort och 20 000 tredagarskort har sålts.

I det avtal som Göteborgs stad har skrivit med leverantören har man angivit att reklam får placeras på cyklar och hjälmar, men att den övriga reklammängden inte får öka i staden. Omfördelning av reklamyta från mindre lönsamma till mer lönsamma platser får dock göras utan att kommunen ökar debiteringen.



Figur 21: Låncykelsystemet Styr och ställ i Göteborg

Örebro

Örebro är Sveriges sjunde största kommun med 137 389 invånare år 2012. Örebro är en av de tätorter i Sverige som under femårsperioden 2005 – 2010 har haft den största befolkningsökningen.

I Örebro har det funnits en storskalig, kommunal, cykeluthyrning sedan 1978. Nyligen har en ny typ av låncykelsystem utvecklats i Örebro. Syftet med systemet är att det ska vara enkelt och billigt – ett alternativ till de reklamfinansierade system som finns i många större städer. Systemet är avpassat för orter med mindre än 200 000 invånare, eftersom reklamunderlaget på mindre orter bedöms vara för dåligt för att privata aktörer ska vilja gå in med reklamfinansierade system. Örebro låncykelsystem, kallat *Cykelpoolen*, har 10 låncykelstationer med 15 platser per station och totalt 110 cyklar.

Finansiering

Cykelpoolen i Örebro finansieras genom brukaravgifter (10 %) samt tillskott av offentliga medel (90 %). Låncykelsystemet har varit igång sedan maj 2011, och körts under en testperiod då ingen avgift tagits ut. Efter testperioden är det tänkt att registreringsavgiften ska bli omkring 3,67 € (30 SEK). Den fria låneperioden är 1 timme.



Figur 22: Låncykelsystemet Cykelpoolen, Örebro.

Lånecykelsystem i Öresundsregionen

Köpenhamn

Köpenhamns och Fredriksbergs kommuner har under våren 2012 avslutat en upphandling av ett nytt system för lånecyklar i Köpenhamnsregionen. Utvecklingen av ett nytt lånecykelsystem startade 2009 då en designtävling genomfördes med deltagande av 127 designers och utvecklare från 30 olika länder.

Under hösten 2011 gick DSB, som är en samarbetspartner i denna fråga till Köpenhamns och Fredriksbergs kommuner, ut med en upphandling av ett nytt lånecykelsystem. I maj 2012 tog man beslut om vilket system som skulle väljas. Etablering av stationer för lånecykelsystem planeras att ske under våren 2013, och systemet ska vara i bruk i maj 2013. I slutet på september 2012 togs frågan om finansieringen av Köpenhamns del av det nya systemet upp för politisk behandling. Beslutet blev dock att Köpenhamns kommun inte avsätter pengar för det nya systemet på grund av ekonomiska prioriteringar, och att man anser att investeringskostnaden för det nya systemet på 114 miljoner är för dyrt för kommunen. Köpenhamns kommun vill istället prioritera i infrastrukturen för stadens cyklist.

Det valda systemet är det danska systemet GoBike, som man bedömde vara det mest nytänkande och visionära. Cyklarna är utrustade med en handdator med tryckkänslig skärm. Förutom att direkt på cykeln ge möjlighet att genomföra uthyrningen, kan datorn också ge förslag till användaren som tågtider, färdförslag eller aktuella arrangemang i kommunen.

Den valda cykeln är framtagen just för lånecykeländamål, och är robust och har en låg underhållsnivå. Den valda cykelmodellen kan på ett enkelt sätt utvecklas till el-assisterad cykel eller till lastcykel.

Det valda systemet i Köpenhamn ska på sikt innehålla 3500 cyklar fördelade på totalt 130 stationer. Av dessa är 45 S-tåg- och metrostationer. Avståndet mellan stationerna är omkring 250 meter.



Figur 23: Så här kommer Köpenhamns lånecykel att se ut.



Figur 24: GoBike i verkligheten. Foto Anna Karlsson.

Lånecykelkonceptet kommer löpande att utvecklas och marknadsföras även mot privata företag och andra kommuner på den danska sidan Öresund. Privata företag kan till exempel köpa lånecykelstationer som placeras utanför deras lokaler. Genom detta kan systemet utvecklas utan extra kostnad för de inblandade parterna. Tanken är att lånecykelsystemet ska utvidgas till andra kommuner i huvudstadsområdet från början av 2014, vilket gör att personer som pendlar ut från Köpenhamn till andra kommuner kan använda sig av systemet på sin destinationsort.

Den danska motsvarigheten till SJ, DSB, är den som ansvarar för kontraktet gentemot operatören GoBike. Man bedömer att 10 % av resorna som görs med ett lånecykelsystem är resor som annars skulle genomförts med bil. Man bedömer också att uppemot 19 500 personer som idag pendlar med bil till Köpenhamn potentiellt kan flyttas över till en kombination av kollektivtrafik och lånecykel. Med dessa bedömda effekter förväntas det att det på sikt kan bidra till att minska koldioxidutsläppen med omkring 540 ton koldioxid om året.



Figur 25: Exempel på en placering i stadsmiljön av ett Köpenhamns nya lånecykelsystem

Cykelbokning

Uthämtning av cykel kan ske på flera olika sätt, antingen genom abonnemang, kreditkort eller via SMS. Utländska användare kan enbart använda sig av kreditkort. Uppgifter registreras på en handdator som finns på varje cykel.

Efter att cykeln hämtats ut kan handdatorn vara behjälplig i att planlägga rutten, antingen enbart med låncykeln men också genom att använda en kombination av låncykel och exempelvis kollektivtrafik. Man kan även köpa biljett till kollektivtrafiken genom handdatorn.

Ska användaren fortsätta använda cykeln efter en kort paus, till exempel för besök i en butik, kan cykeln tillfälligt låsas genom en personlig kod.

När cykeln ska lämnas tillbaka parkeras låncykeln i en dockningsstation där användaren har möjlighet att avsluta hyresperioden. Vid avslutande av hyresperioden får kunden besked om cykelturens totala pris. Om ingen ledig plats skulle finnas vid dockningsstationen får användaren besked om var man kan hitta närmaste dockningsstation med en ledig plats. I samband med detta kan man också reservera den plats som är ledig så att användaren kan vara säker på att kunna lämna tillbaka cykeln vid ankomst till stationen.



Figur 26: Utseende på handdatorn som bland annat uthyrningen administreras med.

Odense

Odense kommune har för drygt ett år sedan infört ett låncykelsystem. Låncykelsystemet handlades upp under hösten 2009 och leverantör blev JC Decaux, som fått kontrakt mellan 2010 – 2025

Målsättningen med Odenses låncykelsystem är att olika trafikslag ska samverka. Låncykelsystemet i Odense är indelat i två delar, dels bycyklarna som infördes i oktober 2010 och dels pendlarcyklarna som infördes i mars 2011. Bycyklarnas målgrupp är framförallt besökare och pendlarcyklarnas är inpendlare till Odense. Pendlarcyklarnas målgrupp är just pendlare med målpunkt i Odense. Det unika med pendlarcyklarna är att de hyrs, men är personliga för användaren – man cyklar alltid på samma cykel och har alltid samma reserverade parkeringsplats.

I Odense finns 90 pendlarcyklar fördelat på 4 platser, och 120 bycyklar fördelat på 9 platser. Utlånet sker genom användarens mobiltelefon. Kostnaden för att använda bycyklarna var inledningsvis 20 kr per påbörjad timme, och pendlarcyklarna kostade 50 danska kronor per vecka, 100 kronor per månad eller 250 kronor för tre månader. Efter utvärdering har avgiften för bycyklarna justerats och numera är den första halvtimmen gratis och därefter är kostnaden 10 kronor per påbörjad timme.

Jämfört med andra städer hyrs cyklarna ut mindre i Odense. Däremot är den genomsnittliga uthyrningsperioden på 75 minuter längre än jämfört med andra system i världen, där den genomsnittliga uthyrningsperioden är 30 minuter.

Utvärderingen visar även att pendlarcyklarna fått ett gott mottagande, och används av många mellan stationen och arbetsplatsen.

Till skillnad från många andra system i andra danska städer går det att använda Odenses låncyklar året runt.

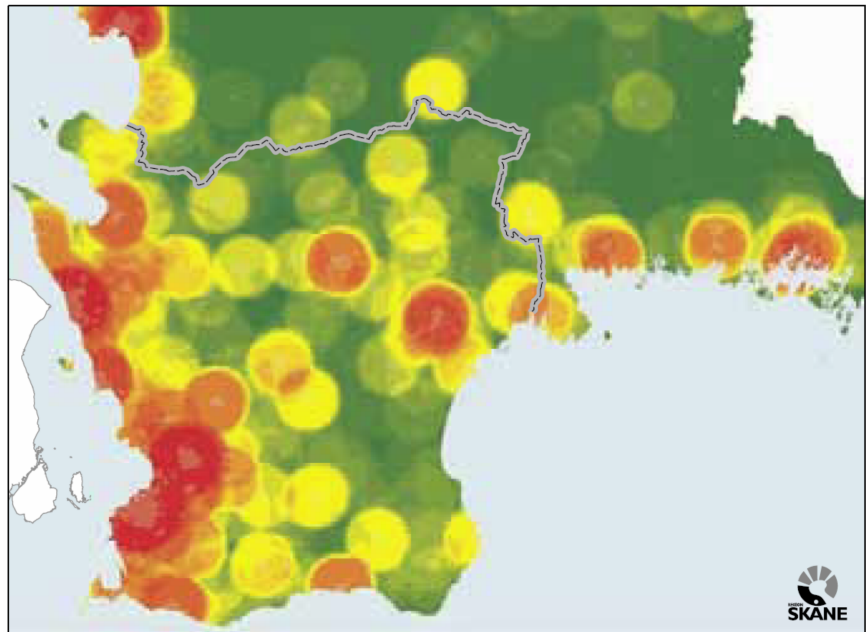


Figur 27: Odenses låncykelsystem.

Förutsättningar i Skåne

Befolkningsfaktorer

På den danska sidan av Öresund lever omkring 2 miljoner människor, framförallt i huvudstaden Köpenhamn. I det som betecknas som region Hovedstaden ingår flera danska kommuner i den nordvästra delen av Själland, däribland Helsingörs kommun.



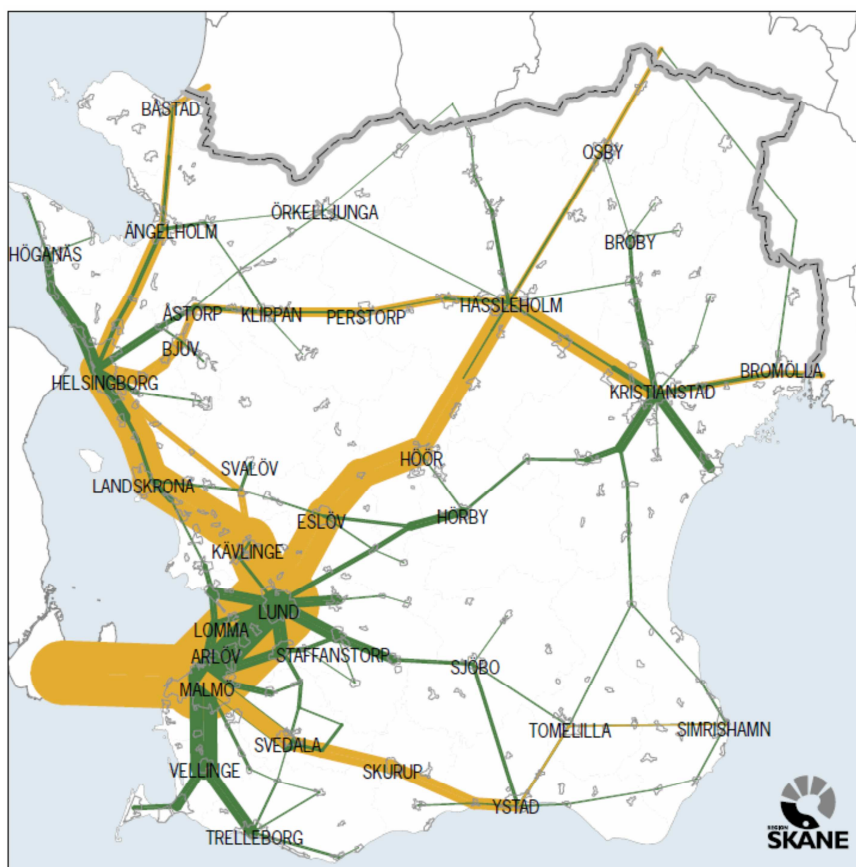
Figur 28: Befolkningsstäthet i Skåne. Grön färg innebär låg befolkningsstäthet och röd färg innebär hög befolkningsstäthet. Källa: Att bo och arbeta i Skåne. Region Skåne.

Trafikfaktorer

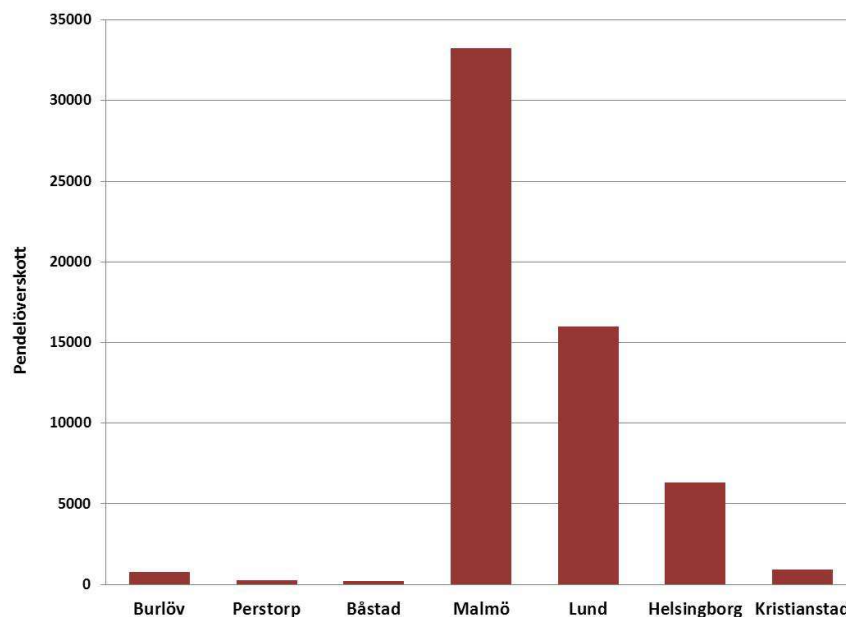
Pendling i Öresundsregionen

I Skåne finns ett antal starka resandestråk, framförallt i den västra delen. Busspendlingen är särskilt stor i omlanden runt Malmö, Helsingborg och Kristianstad. Inpendlingen är särskilt stor till Malmö och Lund som är regionala arbetsplatsområden inom Skåne. Detta märks genom att människor pendlar in till arbetsplatser i dessa städer från i stort sett hela Skåne. Även stadskärnorna i Helsingborg och Kristianstad har en stor koncentration av arbetsplatser till vilka människor pendlar från ett stort omland.

En stor arbetspendling föregår även till och från platser utanför Skåne, framförallt till Köpenhamn från sydvästra Skåne via Öresundsbron och till Helsingör från nordvästra Skåne via färjorna i Helsingborg.



Figur 29: Pendlingsströmmar i Skåne. Källa region Skåne.



Figur 30: De kommuner i Skåne som har ett pendlingsöverskott.

Färdsättsfördelning i Skåne

I genomsnitt gör varje skåning 2,9 resor per dag till/från eller inom Skåne under vardagar, 2,5 resor per lördagar och 2,1 resor på söndagar.

Av vardagsresorna utgörs 55 % av bilresor, 10 % av bussresor, 3 % av tågresor, 17 % av cykelresor och 10 % av gångresor samt övrigt. På helgerna utgör mellan 60 och 67 % av bilresor, 8 % av bussresor, 4 % av tågresor, 12 % av cykelresor och 12 % av gångresor samt övrigt.

Vid kortare resor under en kilometer utgör cykelresorna omkring 30 % av alla resor, och gångresorna omkring 40 % av alla resor. Vid medellånga resor mellan 1 – 5 kilometer utgör cykelresorna fortfarande omkring 30 % för de personer som förvärvsarbetar samt 40 % för personer under 26 år. På samma sträcka utgör gångresorna omkring 10 % av alla resor.

Det vanligaste resmålet för resorna är till arbete eller utbildning. Dessa resor utgör omkring en tredjedel av alla resor. Därefter kommer inköpsresor som utgör en femtedel av alla resor. Totalt sett utgör resor till arbete/utbildning och inköpsresor över hälften av alla resor.

Det är vanligare att använda cykeln som färdmedel i Skånes sydvästra hörn (19 % av alla resor) än i Skånes sydöstra hörn (9 % av alla resor).

Förutsättningar i Malmö

Befolkningsfaktorer

Malmö är Sveriges tredje största stad med 303 000 invånare.

Besökande och turister

Varje år besöker omkring 7 miljoner människor Malmö. Ungefär 1,5 miljoner människor stannar över natten. Många reser till Malmö med bil men av de som stannar längre kommer ungefär två av tio till Malmö med kollektiva färdmedel. De flesta besökare kommer från Sverige och övriga Skåne, men ungefär en fjärdedel av besökarna kommer från utlandet. Ett låncykelsystem kan vara ett alternativ för besökare i Malmö för att på ett enkelt sätt ta sig runt i staden.

Malmöbornas inställning till trafikmiljöåtgärder

Omkring åtta av tio av malmöborna anser att cykelutlåning vore en bra åtgärd för att minska trafikens miljöpåverkan. Acceptansen för att införa ett låncykelsystem är alltså god.

Trafikfaktorer

Pendling till och från Malmö

Malmö har en stor inpendling där omkring 60 000 personer tar sig till Malmö varje dag för arbete eller utbildning. Av de som pendlar in reser ungefär en tredjedel med buss eller tåg. Viktiga knutpunkter för kollektivtrafiken är Malmö C, Triangeln och Hyllie för tåg samt Värnhem, Konserthuset samt Södervärn för buss.

Knappt 80 % av de som färdas med kollektivtrafik anger att de går till fots till eller från sin kollektivtrafikresa, medan 5 % anger att de cyklar.

Stadsbusstrafiken är koncentrerad till ett antal stora linjer, s.k. stombusslinjer. Restiden från de yttersta delarna av Malmö till centrum är mellan 30-40 minuter. På sikt planeras spårvägstrafik, framförallt på den resandestarka linje 5 som förbinder de östra delarna av Malmö, bl.a. Rosengård, med centrala Malmö.

Färdsättsfördelning inom Malmö

Vid den senaste resvaneundersökningen uppskattades att omkring 41 % av resorna gjordes med bil, 14 % med buss eller tåg, 23 % med cykel samt 20 % till fots.

Det finns en stor potential att föra över korta resor till cykel då nästan fyra av tio bilresor är kortare än fem kilometer. Medelreslängden för en cykelresa i Malmö är tre kilometer.

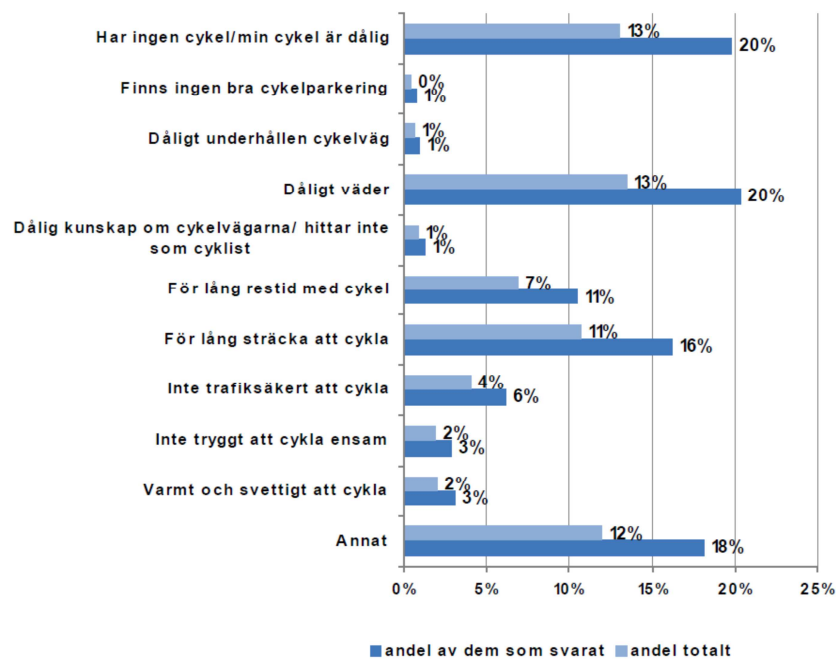
Fordoninnehav

Malmö har ett lågt bilinnehav räknat per 1000 invånare, och vid senaste mätningen 2011 ägde 354 personer av 1000 en bil i Malmö.

De flesta malmöbor har tillgång till en cykel, åtminstone ibland. Drygt sju av tio malmöbor har alltid tillgång till cykel och totalt drygt åtta av tio som har tillgång för det mesta. Detta är något lägre siffror än för Skåne där i genomsnitt 77 % alltid har tillgång till cykel. I stadsdelen Rosengård är tillgången till cykel minst där där 27 % aldrig har tillgång till cykel och ytterligare 8 % sällan har tillgång till cykel. Malmöborna anger att en anledning till att inte cykla är att man inte har någon cykel eller att den är dålig.

Anledningar till att inte cykla

Två tredjedelar av malmöborna har i den senaste resvaneundersökningen (2008) angett att de inte cyklar så ofta, se figuren nedan. En av de främsta anledningarna till att man inte cyklar så ofta är materiella begränsningar; 20 % av de som inte cyklar så ofta har uppgett att de inte cyklar pga. att man inte har någon cykel eller att cykeln är dålig.



Figur 31: Anledningar till att man inte cyklar hos dem som svarat att de inte cyklar så ofta. Malmö stads resvaneundersökning 2008. Antal svarande 3 777.

Trängsel på stadsbussar

Busstrafiken mellan Rosengård och centrala Malmö är den mest resandeintensiva i Malmö, och antalet resande ligger redan idag nära kapacitetstaket. Under 2013 planeras trafiken att utökas med större bussar – så kallade superbussar – och på sikt med spårvagnstrafik. Ett låncykelsystem skulle kunna vara en avlastning för den överbelastade busstrafiken på denna sträcka, och vara en övergångslösning som minskar belastningen.

Färdsätt i anslutning till en bussresa

De flesta som åker buss tar sig till och från hållplatsen till fots. Av dem som angivit färdmedel till/från hållplats är det 79 % som gått till fots, 5 % som cyklat, 1 % som åkt bil och 14 % som anlänt/åkt vidare med annan buss.

Cykelpotential

Avståndet från centrum till de yttre delarna av kommunen/tätorten är som högst 12 kilometer, vilket gör att hela kommunen ligger inom ett cykelbart avstånd.

Cykelpotentialen, d v s andelen som gjort arbetsresor kortare än 5 km, är störst i Västra Innerstaden, Rosengård och Hyllie, där 35 resp. 32 % av skol- och arbetsresorna med bil är kortare än 5 km. Flest arbetsresor med bil görs från Limhamn men där är andelen korta resor lägre, 21 %. Förutsättningen för att kunna föra över dessa resor till cykel är att de som kör bil korta sträckor idag har tillgång till en cykel. Cykeltillgången bland arbetspendlarna som kör korta sträckor och bor i Rosengård är 58 % (de som alltid eller för det mesta har tillgång till cykel). I Limhamn är det 98 % som alltid eller för det mesta har tillgång till en cykel.

Förutsättningar i Lund

Befolkningsfaktorer

Lund är tillsammans med Sigtuna en av Sveriges äldsta städer. Staden grundades omkring 990 men blev svensk först år 1658. Staden har drygt 111 000 invånare i kommunen och omkring 83 000 invånare i centralorten. År 2022 förväntas Lund nå 130 000 invånare.

Tätortens yta är 25,75 kvadratkilometer och folktätheten är drygt 3200 invånare per kvadratkilometer. Avståndet från centrum till de yttre delarna av centralorten är omkring 5 kilometer.

Trafikfaktorer

Pendling till och från Lund

Cirka 30 000 personer pendlar till Lund och ungefär 20 000 pendlar ut från Lund. Lite mer än hälften, 55 %, av alla resor mellan Lunds stad och andra kommuner görs med bil, och 41 % av resorna görs med buss eller tåg. Återstående resor görs med cykel eller till fots.

Kollektivtrafiksystemet är uppbyggt av regionaltåg, Öresundståg och Pågatåg, regionala busslinjer samt stadstrafik. Lunds C är den stora bytespunkten för kollektivtrafikresenärer. Dessutom är bussterminalerna vid kvarteret Galten, Botulfsplatsen och Universitetssjukhuset viktiga bytespunkter. Cirka 36 000 personer reser till och från Lund C varje dag, många pendlar till arbetsplatser i Lund och ut i regionen. Vid en undersökning av resenärernas färdmedelsval till och från Lund C uppgav 41 % att de går (32 %) eller cyklar (9 %) till eller från Lund C, 43 % av de tillfrågade tar tåget och 11 % buss. Resterande 5 % färdades i bil till eller från stationen.

Lund har ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk genom Lund NE, som sträcker sig mellan Lund C och Brunnsög, via Universitetssjukhuset, LTH, Ideon och Pålshög. Inom Lund NE finns ett av regionens mest arbetsplatstäta områden, med 30 000 arbetstillfällen. Kommunen driver stadsutvecklingsprojekt inom Lund NE. Brunnsög är ett exempel där intentionen är att de ska finnas plats för ytterligare 50 000 boende och arbetande. För att klara det framtida resebehovet planeras att det högkvalitativa stråket förses med spårväg.

Staden har en rund form och inom en radie av 4 km från stadskärnan nås de allra flesta arbetsplatser i staden. Inom en mils radie når man flera orter både i den egna kommunen och i grannkommunerna, som t ex Burlöv, Lomma, Bjärred, Kävlings, Staffanstorp, Dalby och Södra Sandby och inom två mils radie nås andra orter, som t ex Eslöv, Malmö, Genarp och Veberöd. Värt att notera är den regionala kollektivtrafiken täcker dessa orter med antingen tåg eller buss.

Färdsättsfördelning inom Lund

Resvaneundersökningen från 2007, visade att 42 % av resorna i Lunds stad gjordes med cykel, 24 % till fots, 26 % med bil och resterande 8 % med buss. För alla resor till/från och inom kommunen är färdmedelsfördelningen bil 44 %, cykel 21 %, till fots 11 %, tåg 11 %, buss 12 %.

Det vanligaste ärendena är arbete, skola eller utbildning, och 38 % av alla resor görs för dessa ändamål. Därefter följer fritid och nöje, 24 %, inköp 17 %. Ärendena tjänsteresa, hämta/lämna barn respektive service är mindre vanliga.

45 % av resorna i Lunds kommun är kortare än 5 km, och 54 % är kortare än 10 km. Av de kortare resorna under fem kilometer görs 15 % med bil, och cykel och gång är de dominerande färdmedlen. Vid längre resor överväger bilen som färdmedelsval, följt av kollektivtrafik och cykel. Det finns potential att öka andelen av hållbara transportslag oavsett reslängd. Vid reslängder över 10 km kan kollektivtrafik i kombination med cykel vara ett utmärkt alternativ.

Fordoninnehav

Fordonsinnehavet för personbil i Lund har redovisats under avsnittet om Malmö på sidan 42. De flesta, 86 %, Lundabor har alltid tillgång till cykel, och 3 % har ibland tillgång till cykel. Var tionde lundabo har inte tillgång till cykel. Lundaborna äger 1,1 cykel per person.

Förutsättningar i Helsingborg

Befolkningsfaktorer

Helsingborg är en befolkningsmässigt expanderade stad och antalet invånare passerade ifjol 130 000-strecket och vid årsskiftet 2011/2012 hade staden 130 626 invånare. Helsingborg var därmed Sveriges åttonde största kommun vid innevarande årsskifte.

Befolkningen ökade 2011 med 1 449 personer, vilket var 631 fler än 2010. Att befolkningen ökar beror framför allt på att fler flyttar till än från Helsingborg. Det som gjort att takten i befolkningsökningen höjts är att utflyttningen minskat jämfört med 2010. Sedan 2000 har kommunen ökat med nästan 13 000 invånare. Den befolkningsprognos som är gjord visar att Helsingborg kommer att ha en befolkning på cirka 147 000 invånare 2022.

Helsingborgs areal är 425 kvadratkilometer stor varav 79 kvadratkilometer är hav. Staden är en typisk kuststad i bemärkelsen sett är den långsträckt utmed kusten och men ”smal” inåt landet. Avståndet mellan centrum och den yttre delen av centralorten är mindre än 8 km vilket gör att nästan 80 % av befolkning har cykelavstånd till centrum.

Besökande och turister

Totala antalet besökare i Helsingborg är 1,8 miljoner förutom gränshandel. Under 2010 hade Helsingborg cirka 730 000 dagsbesökare och genomfartsresenärer. Gränshandeln med inresta dagsbesökare från Danmark finns emellertid inte med i statistiken, vilket innebär att antalet dagsbesökare sannolikt är betydligt högre. Av totalt 1 651 000 turismövernattningar i Helsingborg utgjorde de kommersiella gästnätterna 721 000 stycken, varav 460 000 hotellövernattningar med 18 % internationella gäster. I genomsnitt stannade hotellgästen 1,53 dagar.

Totalt omsatte turismen i Helsingborg 1,2 miljarder kronor, varav dagsbesöken svarade för 18 %, eller 216 miljoner kronor. Cirka 40 % av turisterna besöker Helsingborg under de tre sommarmånaderna juni, juli och augusti. Över 80 % av endagsbesökarna (fritid och arbete) kommer till Helsingborg med bil. Övernattande besökare reser i större utsträckning kollektivt. Av övernattande fritidsbesökare reste närmare 23 % med kollektiva färdmedel, medan 11 % av dagsbesökaren (fritid) reste kollektivt.

För merparten, 53 %, av fritidsresenärerna var syftet med besöket att träffa släkt och vänner. Andra viktiga anledningar till resan var att komma bort/ifrån, få uppleva något annat samt att få uppleva gemenskap med andra.

Helsingborgarens syn på trafikmiljöåtgärder

Helsingborg arbetar för närvarande med att ta fram en reviderad trafikvision och som en del av det arbetet har en enkätundersökning genomförts angående invånarnas syn på den framtida trafiken i stad. I enkäten fick man ta ställning till tre olika framtidsbilder för trafiken i staden.

- Framtidsbild A beskriver ”bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i centrala Helsingborgs ”
- Framtidsbild B beskriver ”lägre hastigheter inom Helsingborgs centrala delar”
- Framtidsbild C beskriver ”Att staden får med mer utrymme för gång, cykel och buss”.

Den största andelen av helsingborgarna (43,7 procent) är för en utveckling av staden som innebär att gång- och cykel- och kollektivtrafiken ges mer utrymme. 34 procent anser att hastigheten bör begränsas och antalet parkeringar utmed gatorna ska minskas. Endast 22 procent anser att staden i högre grad än idag bör öppnas för ytterligare biltrafik och att mer utrymme används för bilparkering.

Trafikfaktorer

Pendling till och från Helsingborg

Det är drygt 21 000 personer som pendlar in till Helsingborg och nästan 15 000 personer som pendlar ut från Helsingborg.

Helsingborg har 10 stationer för regionaltåg. Den största är Helsingborgs C följt av Ramlösa station. Kollektivtrafiken utgörs av regionaltåg, stadsbussar och regionbussar. I Helsingborg görs det 400 000 resor/dag med kollektivtrafiken. På Knutpunkten är det cirka 21 000 på- och avstigande tågresenärer varje vardag och för Ramlösa C är det cirka 2 000. Antalet på- och avstigande för regionbussar på Knutpunkten är cirka 5000 resenärer per dag. Antalet resande med färjorna är en vanlig vardag cirka 5000/dag. Detta kan dock variera kraftigt beroende på om det är vardag eller helg.

Vid den senaste resvanundersökning (2007) var färdmedelsfördelningen enligt följande: 55 % bil, 17 % buss eller tåg, 12 % cykel samt 14 % gång.

Enligt samma undersökning gjorde 82 % av Helsingborgs befolkning förflyttning utanför hemmet. I genomsnitt reser helsingborgarna ca 2,8 resor/dygn vilket innebär att det sammanlagt görs ca 350 000 resor under en genomsnittlig dag. Mest resor görs på vardagar med i genomsnitt 3 resor/dag. På helgen reser helsingborgaren i genomsnitt 2,2 resor.

81 % av helsingborgarna (mellan 15-84 år) har körkort för bil och endast 7 % bor i hushåll där inte någon har körkort. 80 % av helsingborgarna har tillgång till cykel för det mesta, 74 % har för det mesta tillgång till bil och 49 % har tillgång till kollektivtrafik eller färdtjänst.

Kvinnor gör fler resor på veckodagarna än män men på helgen är det tvärtom. På vardagar gör män respektive kvinnor i snitt 2,9 och 3,1 resor. På helgen gör män respektive kvinnor i snitt 2,4 och 2,2 resor.

Fordoninnehav

Fordonsinnehavet i Helsingborg är 432 bilar/1000 invånare. I denna siffra är även bilar företag- och tjänstebilar medräknade.

Anledningar att inte cykla

Det finns många olika anledningar att inte cykla och några argument som har kommit fram är bland annat:

- Det finns ingen kontinuitet, cyklisten förstår inte förstå och kan inte finna bästa vägval från start till mål.
- Cykelvägarna är inte utformade så att en jämn hastighet kan hållas och med god genhet för att effektiva transporter få omvägar
- Att cykla känns inte tryggt och säkert samt att det inte är inbjudande miljö och utformning upplevs inte som trevlig.
- Topografin i Helsingborg gör att det kan vara arbetsamt att cykla upp för landborgen.

Alla dessa frågor jobbar Stadsbyggnadsförvaltningen med i cykelplanarbetet som pågår.

Cykelpotential

Det finns potential att utveckla cykelresandet i Helsingborg. Endast 12 % av helsingborgarnas resor sker med cykel. Det kan jämföras med malmöborna som använder cykeln i 23 % av alla resor eller lundaborna som använder cykeln för 26 % av resorna. Andelen bilresor som är kortare än 5 km i Helsingborg är 43 %. Studier visar att mellan 10 – 48 % av dessa är överförbara till cykel. Dessutom bor 80 % av invånarna inom en radie av 8 km. Genom att fortsätta bygga ett högklassigt cykelnät med trafiksäkra, gena, trygga och attraktiva cykelvägar kan vi få fler att cykla.

Bedömning av ett låncykelsystems möjligheter

Möjligheter i Skåne

Skåne tillsammans med öresundsregionen utgör en stor sammanhängande arbetsmarknadsregion där människor arbetspendlar över kommun- och landsgränser. Pendlingen är störst längs Skånes västkust och mellan de större städerna som Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm och Kristianstad samt till Köpenhamn på den danska sidan. Den omfattande regionala pendlingen gör att det finns en stor potential för ett låncykelsystem som också fungerar regionalt. Framförallt finns det en potential i de större städerna, där också antalet besökande är omfattande.

De tre större skånska städerna – Lund, Helsingborg och Malmö – har tillsammans ett inpendlingsöverskott på omkring 60 000 inpendlare varje dag. Pendlingen i regionen är stor mellan städerna, och tåg står för en stor del av resandet med omkring 15 %. Ett låncykelsystem är ett utmärkt komplement till tågtrafiken med dess glesa hållplatsavstånd, men också till den regionala busstrafiken. Eftersom pendlingen är utpräglat regional där många åker mellan de större skånska städerna samt till Danmark, har ett låncykelsystem med regional funktion stora fördelar. Ett välfungerande regionalt låncykelsystem kan också vara ett sätt att locka fler av de som idag pendlar med bil att istället välja kopplingen kollektivtrafik och cykel.

En annan viktig målgrupp för ett låncykelsystem är turister och besökare. Dessa besöker oftast flera städer samtidigt vid sitt besök i regionen, och ett regionalt fungerande låncykelsystem kan då vara ett bra komplement för den besökande.

I alla tre städer är andelen hushåll som har tillgång till cykel högt. Trots detta så finns det grupper som inte cyklar så mycket som man skulle kunna eller vilja på grund av avsaknad av cykel, eller att den cykel man har är i alltför dåligt skick. Också risken för stöld är något som avhåller en del att cykla. Samtliga dessa skäl till att inte cykla är något som ett låncykelsystem skulle kunna avhjälpa.

Sammanfattning och analys

Eftersom Skåne, särskilt den västra delen, är en stor sammanhängande pendlingsregion och inpendlingen till de större orterna Helsingborg, Malmö och Lund är omfattande bedöms att det finns en stor potential för ett låncykelsystem i regionen. Även besöksnäringen är omfattande i Skånes västra del, och besökare rör sig mellan de olika orterna. Allt detta sammantaget gör att det bedöms finnas potential med ett låncykelsystem i de större orterna i västra Skåne, och att det finns fördelar om systemet är möjligt att samordna mellan orterna avseende uthyrning och registrering.

Möjligheter i Malmö

Malmö har goda förutsättningar för cykling – avstånden är korta och topografin gynnsam. Många väljer också cykeln för sina resor i Malmö och 23 % av de tillfrågade i den senaste resvaneundersökningen anger att de cyklar till och från arbete eller utbildning. Jämfört med andra städer som har ett låncykelsystem har Malmö en högre cykelreseandel än de flesta.

Trots att en redan hög cykelandel talar emot att införa ett låncykelsystem i Malmö finns det faktorer som talar för ett system med låncyklar i Malmö.

I Malmö har väldigt många människor tillgång till cykel, men generellt sett färre än i övriga Skåne. Tillgången till cykel varierar också stort mellan de olika stadsdelarna, där stadsdelen Rosengård utmärker sig med att ungefär en tredjedel av de boende aldrig eller sällan har tillgång till en cykel.

En femtedel av alla malmöbor anger också att de inte cyklar på grund av att de saknar cykel eller att den cykel de har är alltför dålig. Att malmöbor saknar tillgång till cykel, särskilt i vissa stadsdelar, gör att det finns stor potential för ett låncykelsystem, liksom att många malmöbor har korta arbetsresor.

Antalet inpendlare till Malmö är stort och en tredjedel tar sig till Malmö med kollektivtrafik. Av de som reser kollektivt tar sig knappt 80 % till fots till eller från bussen eller tåget och 5 % använder cykel. Ett låncykelsystem skulle kunna vara ett alternativ för de som använder cykel för en del av sin resa med kollektivtrafik, liksom det skulle kunna vara en ersättning till att gå på längre sträckor.

Stadsbusstrafiken är i Malmö på flera sträckor högt belastad i rusningstrafik. Den sträcka som har den högsta resandebelastningen är stadsbusslinje 5 från Rosengård till Malmö C. Ett låncykelsystem skulle kunna fungera som en efterlängtd avlastning för busstrafiken under tiden kapacitetsstarkare kollektivtrafiklösningar kan komma på plats.

Malmöbor är positiva till aktiviteter som får fler att cykla, däribland cykelutlåning som åtta av tio malmöbor anser vara en mycket eller ganska bra lösning. Detta faktum visar att det finns en god acceptans att införa ett låncykelsystem i Malmö.

Malmö har ett stort antal besökare, och många övernattar. Av flerdagsbesökarna åker många kollektivt till Malmö. Både för de som har eller inte har tillgång till egen bil i Malmö vid sitt besök så vore ett låncykelsystem ett alternativ då det kan vara ett bra sätt att ta sig fram i, och upptäcka, staden.

Sammanfattningsvis bedöms att det finns potential att införa ett låncykelsystem i Malmö. Målgrupper som skulle dra nytta av ett låncykelsystem är pendlare där ett låncykelsystem skulle kunna vara ett alternativ i ena änden av buss- eller tågresan, besökare till Malmö samt de personer i Malmö som inte har tillgång till egen cykel.

Möjligheter i Lund

Lund är en kompakt stad med korta avstånd och ett väl utbyggt lokalt och regionalt cykelvägnät. Även om en betydande andel av resorna i staden redan görs med cykel eller till fots finns det en potential att föra över fler bilresor till de hållbara transportslagen. I takt med ökande reslängd ökar andelen bilresor, och det finns en stor potential i att föra över en del av dessa resor till hållbara transportslag. Här utgör kombinationen kollektivtrafik och cykel ett utmärkt alternativ.

Lunds struktur med stora koncentrationer av arbetsplatser, Lund NE-stråket är ett sådant exempel, gör att resandeunderlaget är stort och stora mängder med människor rör sig i dessa stråk i staden. Stadskärnan är särskilt viktig med sitt stora utbud av service och besöksmål, men även mer perifera stadsdelscentrum och externa handelsplatser är intressanta.

De flesta regionala busslinjer kör i en handfull utpekade stråk i staden och busshållplatser och terminaler längs dessa har en ansenlig mängd resenärer, vilket är en möjlighet att utveckla resandet med kollektivtrafik och cykel. Varje år besöker cirka två miljoner turister Lund, och med bland annat domkyrkan, botaniska trädgården, universitetet och kulturen som besöks.

Det har gjorts en enkätundersökning bland människor som vistas i det s.k. Lund NE-stråket om låncykelsystem, och 63 % av de tillfrågade svarade att man har behov av ett låncykelsystem. Man uppger att låncyklar skulle främst användas för kortare ärende på lunchen, fritidsaktiviteter och arbetspendling. 57 % av de tillfrågade uppger att de skulle använda låncyklar en gång i veckan eller oftare, 38 % uppger att de kan tänka sig att använda låncyklar vid enstaka tillfällen, och 5 % svarade att de aldrig kommer att använda låncyklar.

Ett framtida låncykelsystem Lund har sin främsta målgrupp i dem som arbetspendlar. Det finns stor potential i att föra över längre pendlingsresor från bil till kombinationen kollektivtrafik och låncykel. Eftersom staden är kompakt och det finns stora koncentrationer med arbetsplatser bland annat Lund NE-stråket, är det lämpligt att satsa på låncyklar i denna typ av områden. De hållplatser i kollektivtrafikstråken som används av stor mängd inpendlare till Lund kan också vara relevanta att förse med låncykelstationer, för att underlätta resor till arbete och utbildning.

En annan målgrupp är besökare och turister. För dessa är det intressant att röra sig mellan de besöksmål som finns, och motiverar låncykelstationer på lämpliga platser i stadskärnan. Med tanke på att andelen av lundabor med tillgång till egen cykel är stor är stadens invånare en sekundär målgrupp.

Möjligheter i Helsingborg

Helsingborg är en typisk kuststad i bemärkelsen att den är långsträckt utmed kusten men ”smal” inåt landet. Avståndet mellan centrum och den yttre delen av centralorten är mindre än 8 km vilket gör att nästan 80 % av befolkningen har cykelavstånd till centrum.

Helsingborg har en stor inpendling där mer än 21 000 personer anländer till Helsingborg för att arbeta eller studera varje dag. En del av de inpendlande åker tåg till Helsingborg till någon av de tio tågstationer som finns i kommunen. En stor del av den centrala delen av Helsingborg ligger inom ett avstånd av 8 kilometer vilket gör att resor med cykel är ett alternativ, dock anger många den stora höjdskillnaden mellan det lägre kustavsnittet och det högre landavsnittet, den s.k. landborgen, som ett hinder för att cykla. Helsingborg har också, jämfört med Lund och Malmö, en relativt låg andel som använder cykeln för sina resor (12 % jämfört med 21 % i Lund och 23 % i Malmö).

Helsingborgsborna har vid undersökningar visat sig vara väldigt positivt inställda till åtgärder som begränsar biltrafiken i stadens centrala delar. Antalet korta bilresor är högt i Helsingborg (43 %), och undersökningar har visat att det kan finnas en potential för att överföra upp till hälften av dessa till cykel.

Till Helsingborg pendlar mer än 21 000 personer per dag. Medelreslängden för en cykelresa i Helsingborg är 2,7 kilometer enligt resvaneundersökningen 2007.

En annan faktor som talar för möjligheten att införa ett låncykelsystem i Helsingborg är att 2 av 10 kommuninvånare saknar tillgång till cykel.

Ett låncykelsystem i Helsingborg har stor potential eftersom det finns en stor grupp pendlare som idag använder bilen som istället skulle kunna åka kollektivt och använda en låncykel den sista biten. Dessutom är Helsingborg en betydande besöksstad med många turister och de flesta besöksmålen ligger inom cykelavstånd från centrum, vilket också talar för att det finns potential att införa ett låncykelsystem i staden.

Slutsatser

Regionalt eller lokalt låncykelsystem?

Skåne är en integrerad arbetsmarknad, vilket är särskilt tydligt i den västra delen runt Öresund där samtliga tre större städer – Lund, Helsingborg och Malmö – har en stark inpendling. Pendlingen är även stor över sundet åt bägge hållen, men mest till storstadsregionen Köpenhamn med dess starka arbetsmarknad. Även besöks- och turistnäringen är stark i regionen, och turisterna besöker flera av städerna vid sitt besök i regionen. Detta gör att ett gemensamt låncykelsystem i hela regionen skulle vara en konkurrensfördel gentemot andra besöks- och turistnäringar i regionen, samt underlätta för, besökare till regionen.

Det kollektiva resandet i öresundsregionen är starkt och en restid mellan Helsingborg och Malmö på drygt 40 minuter med tåg gör att detta är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Även Citytunneln i Malmö har gjort att närheten mellan målpunkter och stationer minskat, även om många fortfarande har en vidare färd som fotgängare, med buss eller med egen cykel för att nå sitt slutmål. Här kan låncykelsystem vara ett bra komplement till en snabb kollektivtrafik, och på sikt kunna bidra till att föra över bilresor till kollektivtrafikresor. Lokalt kan också ett låncykelsystem avlasta den hårt ansträngda kollektivtrafiken, särskilt vid korta resor i centrala delar av städerna.

Det regionala perspektivet gör att det finns fördelar med att ha ett system som också går att använda regionalt, helst både på den skånska och på den danska sidan. Detta kräver samordning av identifikations- och registreringssystem, vilket skulle kunna fungera enligt den danska modellen där trafikmyndigheten kan stå för samordningen och delvis finansiering av systemet, medan respektive kommun hjälper till att finansiera sin del av systemet (i likhet med Fredriksbergs kommun i Köpenhamn). Hur sedan denna del ska återfinansieras är en lokal fråga, vilket antingen kan ske genom reklamfinansiering eller tillskott av offentliga medel.

Det finns fördelar med lokala system, bland annat att respektive kommun råder helt över systemet, men också uppenbara nackdelar. Den mest uppenbara är att den stora målgruppen långväga inpendlare som reser mellan kommungränserna inte kan tillgodose på samma sätt om respektive system fungerar isolerat från varandra. Slutsatsen måste därför bli att ett låncykelsystem i Skåne bör fungera samordnat i hela regionen, och helst även med ett kommande låncykelsystem på Själland.

Utformning

Gemensamma utformningsförutsättningar

Målgrupperna i de större skånska städerna – Malmö, Helsingborg och Lund – är till största delen inpendlare till respektive kommun. Andra målgrupper kan vara besökare och turister, samt i vissa fall invånare i kommunerna som av olika anledningar inte har tillgång till en cykel.

Bedömningen är att det i genomsnitt behövs – när systemen i respektive kommun är fullt utbyggda – omkring 15 låncyklar per 10 000 invånare. Detta skulle för Malmös del innebära 450 låncyklar, för Lunds del 165 låncyklar och för Helsingborgs del 200 låncyklar.

Historiskt sett har det funnits två typer av låncykelsystem – de som har stationsbunden hantering av cyklar och de som inte är stationsbundna. Moderna låncykelsystem som det kommande i Köpenhamn har stationsbunden hantering, och det bedöms att detta är den bästa lösningen också för Lund, Helsingborg och Malmö. Avståndet mellan stationerna bör i de centrala delarna av städerna inte överstiga 300 meter.

Finansieringen av låncykelsystem kan ske med olika lösningar i respektive kommun. Traditionellt har finansiering med reklam varit en lösning för många kommuner som satsat på låncyklar. Under förutsättning att den totala reklamytan ökar så kan detta säkert vara en lösning även för kommunerna Lund, Helsingborg och Malmö. Det kommande låncykelsystemet i Köpenhamn har en reklamfinansiering som enbart är riktat mot användaren på cykeln vilket kan vara en tilltalande lösning som inte ökar reklamytan i städerna.

Utformningsförutsättningar i respektive stad

Malmö

Målgruppen i Malmö är de som behöver cykel kort tid som inpendlare, besökare samt boende i Malmö som inte har tillgång till egen cykel.

Bedömningen är att systemet fullt utbyggt bör ha 450 låncyklar fördelade på omkring 50 stationer där det totalt finns omkring 765 dockningsplatser. Avståndet mellan stationerna föreslås vara omkring 300 meter placerade vid viktiga punkter för kollektivtrafik, besöksnäringen eller vid kommersiella besöksmål.

Målgrupper

Målsättningen med att införa ett låncykelsystem i Malmö är att minska behovet av bil i centrala Malmö samt marknadsföra Malmö som cykelstad. Låncykel kan vara ett alternativ för inpendlare, besökare, de som inte har tillgång till egen cykel eller andra som har ett tillfälligt behov för cykel i Malmö.

Antal cyklar

I andra europeiska städer som har låncyklar så har man i genomsnitt tillgång till 14,8 cyklar per 10 000 invånare. Detta ger att man i Malmö, med dess befolkning på omkring 304 000 invånare, har behov för **450 cyklar**. Som jämförelse har Stockholm City Bikes 850 cyklar och 80 stationer, och Styr och ställ i Göteborg ska fullt utbyggt 2013 ha 1000 cyklar med omkring 70-80 stationer.

Antal låncykelstationer

Antalet låncykelstationer är i europeiska städer 1,5 per 10 000 invånare vilket för Malmös del skulle innebära 45 stationer. I avsnittet *Placering av låncykelstationer* på nästa sida ges förslag på lämpliga placeringar för ett fullt utbyggt låncykelsystem. Antalet stationer är i detta förslag 54 stycken.

Antal dockningsstationer

Antalet dockningsplatser bör vara 1,7 gånger fler än antalet cyklar, vilket motsvarar 765 dockningsplatser, alltså omkring 15 platser per station i genomsnitt.

Prismodell

Den prismodell man väljer ska stötta den målgrupp och syfte som låncykelsystemet ska uppnå. Målgrupperna är kollektivtrafikresenärer, turister och besökare till Malmö. Det innebär att prismodellen bör vara upplagd så att 30 minuters användande är kostnadsfritt och att längre användning debiteras per minut upp till en daglig maxgräns.

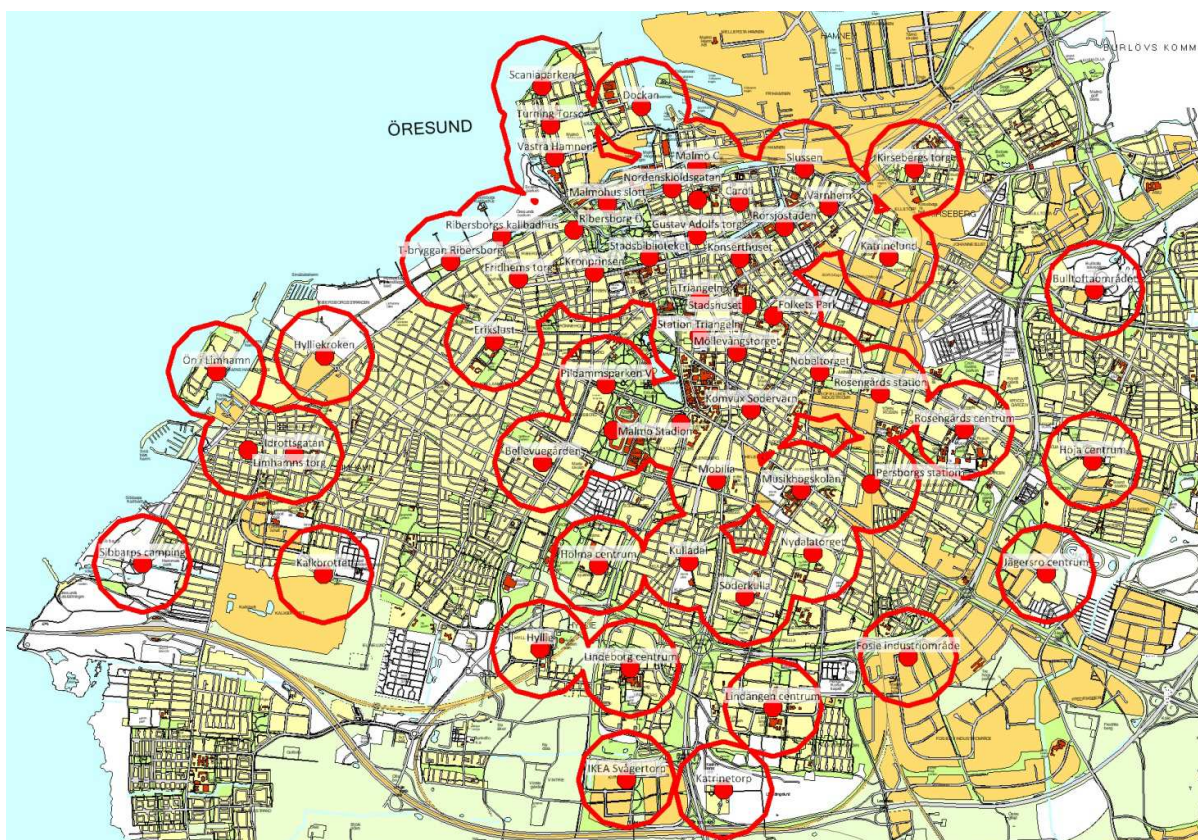
Placering i Malmö

I Malmö finns ett stort parkeringsbehov för invånarnas cyklar. Särskilt i centrum är parkeringstrycket vid många platser större än vad antalet parkeringsplatser kan mätta. Dessa platser sammanfaller ofta med lämpliga platser för låncykelställ, exempelvis vid Malmö C, eller i anslutning till gågatan i Malmö. Av denna orsak kan det bli komplicerat att hitta lämpliga platser för att placera stationer för låncyklar. Till viss del kan dock behovet av vanlig cykelparkering minska då delvis behovet av cykel kan tillgodoses av ett låncykelsystem. Detta kan till exempel vara fallet vid Malmö C där enstaka inpendlare har en parkerad cykel för att på ett enkelt sätt komma vidare mot sitt slutmål.

På andra platser i staden där det finns behov för stationer för låncyklar som sammanfaller med ett stort parkeringsbehov för vanliga cyklar föreslås att bilparkeringsplatser tas i anspråk för låncykelstationer. Detta ger då även ett tydligt ställningstagande att cykling prioriteras gentemot biltrafik.

Det är viktigt att lokalisera stationerna för låncyklar till platser som ligger i nära anslutning till gång- och cykelvägnätet.

Under förutsättning att låncykelstationerna inte har tak är de inte bygglovspliktiga.



Figur 32: Förslag på placering av låncykelstationer i Malmö.

Avstånd mellan låncykelstationer

Ett vanligt avstånd mellan låncykelstationer är 300 meter. Detta för att man inte ska behöva gå alltför långt från en station till sin målpunkt. Naturliga placeringar av låncykelstationer är i anslutning till större arbetsplatser, kollektivtrafikknutpunkter, besöksmål, kommersiella besöksmål samt parkeringshus. Redan idag erbjuder Parkering Malmö låncyklar i anslutning till många av sina parkeringshus, i syfte att attrahera parkeringskunder som färdas vidare till sin slutdestination med cykel.

I Malmö föreslås att avståndet blir omkring 300 meter i stadens centrala delar, medan avståndet blir längre ju längre ut man från centrum man kommer. Helst bör dock inte avståndet till en låncykelstation överstiga 500 meter. Närhet till stora målpunkter är viktigt för att låncykel ska vara attraktivt för så många som möjligt.

Finansiering

Ett låncykelsystem kan finansieras på olika sätt. En del av intäkterna till systemen är brukaravgifter, som dock vanligtvis brukar uppgå till en mindre del beroende på avgiftsmodell. Den största delen av kostnaden för ett låncykelsystem brukar finansieras genom reklamintäkter antingen på cyklarna eller på stationerna, men även genom att befintlig reklamyta utökas.

Bedömt antal användare i Malmö

I städer av samma storlek som Malmö ligger antalet registrerade användare på i genomsnitt 214 per 10 000 invånare. I städer som har en cykelandel som ligger närmast Malmös cykelandel ligger antalet registrerade användare på i genomsnitt 53 stycken per 10 000 invånare.

Det bedöms att antalet registrerade användare i Malmö kan komma att ligga på mellan 50 och 100 användare per 10 000 invånare, vilket skulle innebära att mellan 1500 och 3000 registrerade användare. Denna bedömda nivå på antalet användare skulle kunna innebära att ett låncykelsystem i Malmö årligen kan finansieras med mellan 1 och 2 miljoner årligen om månadsavgiften för en registrerad användare uppgår till 50 kronor. Till detta tillkommer eventuella hyresintäkter av den del som överstiger den fria perioden på 30 minuter. Det bedöms dock att de flesta kommer att använda cykeln enbart inom den avgiftsfria tiden varför intäkter från hyrestid inte bedöms bli så stora.

Lund

Målgruppen i Lund är korttidsanvändning för inpendlare som ersättning för bilpendling eller för besökare i staden.

Bedömningen är att det behövs totalt 165 låncyklar fördelade på omkring 17 stationer där det totalt finns omkring 280 dockningsplatser. Avståndet mellan stationerna föreslås ligga på omkring 300 meter placerade vid viktiga punkter för kollektivtrafik, besöksnäringen eller vid kommersiella koncentrationer.

Målsättning

Målsättningen med att införa ett låncykelsystem i Lund är att minska arbetspendling med bil och erbjuda kollektivtrafik och låncykel som alternativ. Låncyklar kan också betraktas som en service till besökare i staden.

Antal cyklar

I andra europeiska städer som har låncyklar så har man i genomsnitt tillgång till 14,8 cyklar per 10 000 invånare. För Lund skulle då behovet vara cirka 165 cyklar.

Antal låncykelstationer och dockningsplatser

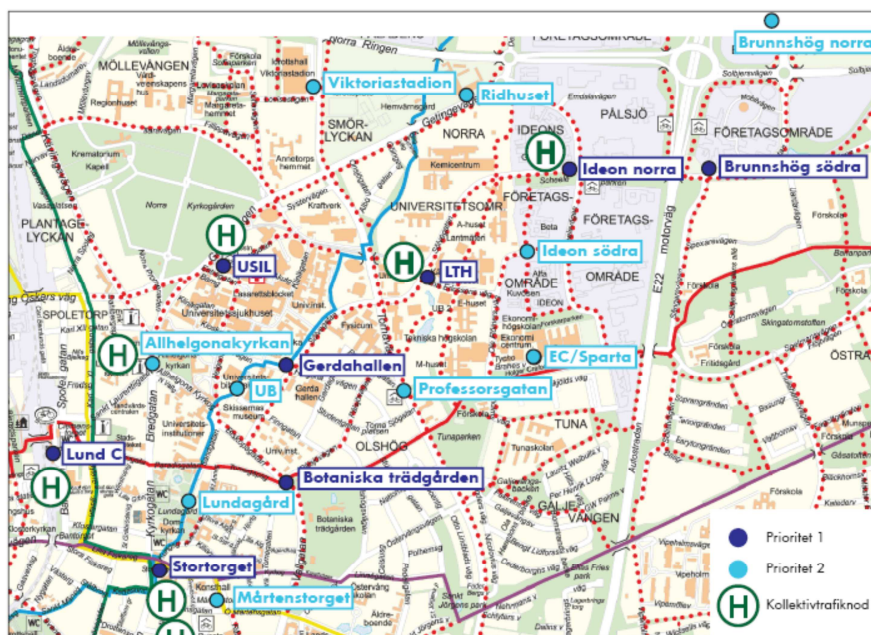
Antalet stationer i europeiska städer 1,5 per 10 000 invånare vilket för Lunds del skulle innebära 17 stationer. Antalet dockningsplatser bör vara 1,7 gånger fler än antalet cyklar, vilket motsvarar 280 dockningsplatser.

Prismodell

Den prismodell man väljer ska stötta den målgrupp och syfte som låncykelsystemet ska uppnå. Målgrupperna är både de som behöver cykeln kort tid, till exempel från kollektivtrafik till slutmålspunkt, och de som behöver cykeln längre tid som turister och besökare. Det innebär att prismodellen kan fungera så att användande upp till 30 minuter är kostnadsfritt och att längre användning debiteras per minut upp till en daglig maxgräns.

Placering i Lund

I enkäten om låncykelssystem kartlades också de målpunkter som de svarande önskade att det skulle finnas låncykelstationer. Ur en bruttolista med cirka 50 målpunkter valdes 17 platser ut, se kartan nedan. Möjligheten att anlägga en låncykelstation på respektive målpunkt studerades, d v s att det finns tillräckligt med plats för en station. Dock är det viktigt påpeka att detta ska ses som förslag och att detta behöver förankras inom kommunens organisation och markägare. Utgångspunkterna för de utvalda målpunkterna har varit att de antingen ska sammanfalla med kollektivtrafiknoder eller viktiga cykelstråk eller platser med intresse för besökare. Detta kan ses som ett demonstrationsprojekt, som sedan utvärderas inför en vidare utbyggnad av systemet i staden.



Figur 33: Förslag på placering av låncykelstationer i Lund. Lunds kommun.

Finansiering

Ännu inte klarlagd.

Bedömt antal användare i Lund

Det är svårt att bedöma antalet användare. I den enkät som tidigare nämnts uppgav mer än hälften av de tillfrågade att de skulle använda låncyklar minst en gång i veckan eller oftare. Enkäten gjordes i Lund NE-stråket, och här finns arbetsplatser för cirka 30 000 personer. För att inte överskatta antalet möjliga användare per vecka antas att mellan 5 och 10 %, d v s mellan 1500 och 3000, av de anställda i Lund NE-stråket kan tänkas ansluta sig till systemet. Till detta kan läggas de lån av cyklar som besökare, turister genererar. Uppskattningsvis kan det vara i storleksordningen 2-300 lån per vecka.

Helsingborg

Målgruppen i Helsingborg är korttidsanvändning för inpendlare, besökare samt boende som tillfälligt behöver en cykel.

Bedömningen är att det behövs totalt 200 låncyklar fördelade på omkring 20 stationer där det totalt finns omkring 340 dockningsplatser. Avståndet mellan stationerna föreslås vara omkring 300 meter placerade vid viktiga punkter för kollektivtrafik, besöksnäringen eller vid kommersiella besöksmål.

Målgrupper

Det finns flera olika målgrupper för ett låncykelsystem i Helsingborg. Den största gruppen är pendlare som åker kollektivt till sin arbetsplats/skola men behöver en cykel för att ta sig den första och/eller sista biten av sin resa. Sedan har vi besökaren till staden som kan vilja hyra cykel och sist men inte minst ”en vän i nöden” som tillfälligt behöver en cykel.

Antal cyklar

Om man använder samma beräkning som Malmö och övriga Europiska länder är behovet i Helsingborg ungefär 200 cyklar. Helsingborg har cirka 130 000 invånare. Enligt beräkningar är behovet 14,8 cyklar per 10 000 invånare varför det totala antalet cyklar uppgår till cirka 200 stycken.

Antal låne- och dockningsstationer

Antalet låncykelstationer är i europeiska städer 1,5 per 10 000 invånare vilket för Helsingborgs del skulle innebära 20 stationer. Antalet dockningsplatser bör vara 1,7 gånger fler än antalet cyklar, vilket motsvarar 340 dockningsplatser, alltså i genomsnitt omkring 15 platser per station.

Prismodell

Den prismodell man väljer ska stötta den målgrupp och syfte som låncykelsystemet ska uppnå. Målgrupperna är de som behöver cykel under en kort tid, till exempel från kollektivtrafik till slutmålspunkt, samt de som behöver cykel längre tid som turister och besökare. Det innebär att prismodellen kan fungera så att användande upp till 30 minuter är kostnadsfritt och att längre användning debiteras per minut upp till en daglig maxgräns.

Lokalisering i staden

I Helsingborgs stads centrala delar finns idag ca 4000 cykelparkeringsplatser med koncentration vid och runt Knutpunkten. Genomsnittliga belägningsgraden är över 100 % d.v.s. det finns fler cyklar än cykelparkeringsplatser framförallt i området närmast Knutpunkten. Belägningsgrad för samtliga ställ ligger på omkring 37 % (april 2009). Föreslagen lokalisering av låncykelstationerna är koncentrerad till centrumets mest centrala delar, bytespunkter för kollektivtrafik andra stora målpunkter som arbetsplatser/Campus samt några speciella målpunkter för turister.

Avstånd mellan låncykelstationerna

För att låncykelsystemet ska fungera optimalt bör avståndet mellan låncykelstationerna bör inte vara mer än 500 meter gärna kortare i centrala delarna av staden bör avståndet inte överstiga 300 meter.

Bytespunkter för kollektivtrafik

Bland annat Knutpunkten ,Stattena, Maria C, Ramlösa C, Gustav Adolfs torg.

Besöksmål

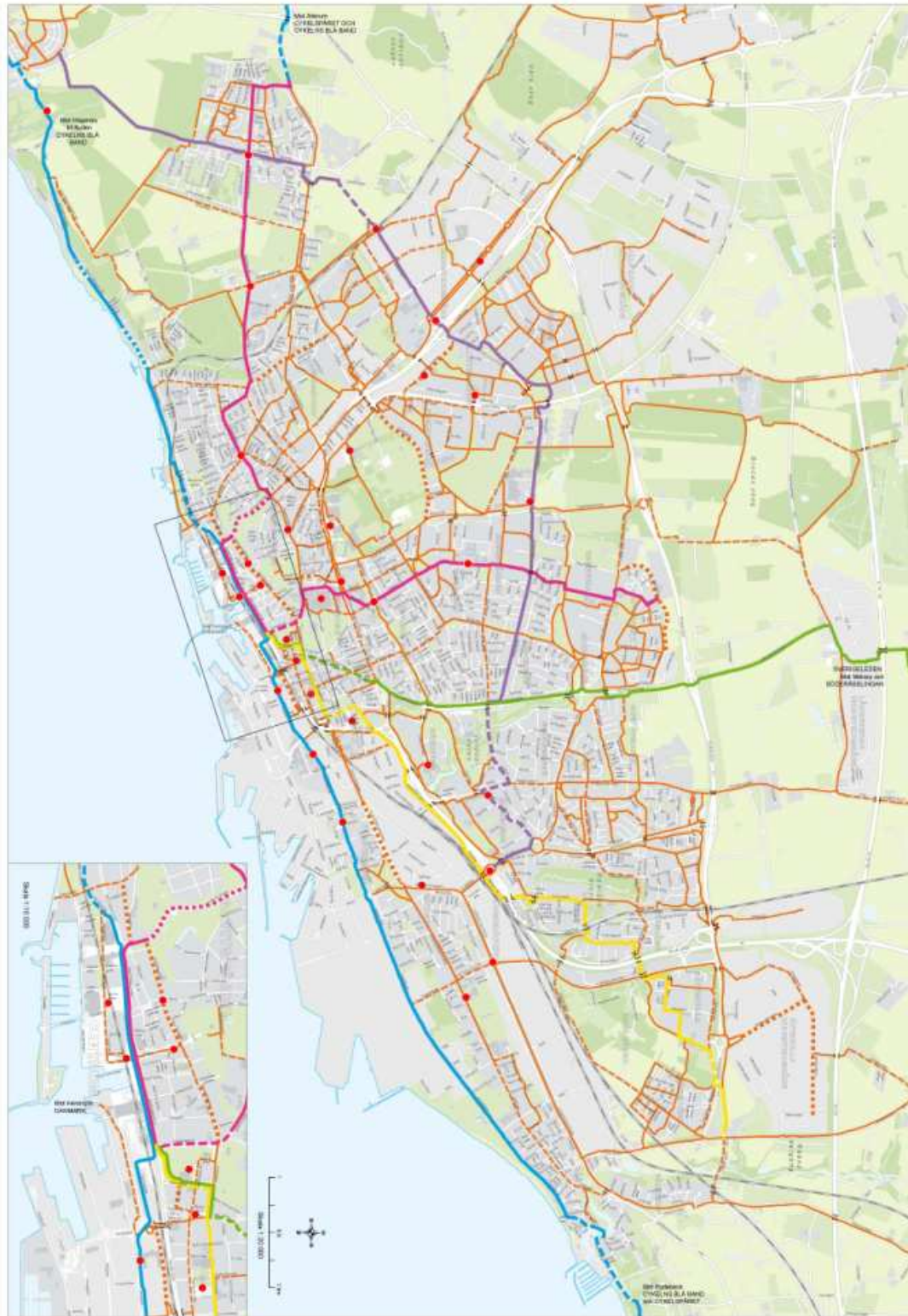
Bland annat Dunkers kulturhus, Stadsteatern/ Konserthuset, Fredriksdal, Sofiero, Sundspärlan.

Arbetsplatser

Bland annat Lasarettet och Campus.

Kommersiella besöksmål

Butiker i centrala delarna av Helsingborg, framförallt kring gågatan.



Figur 34: Förslag på placering av låncykelstationer i Helsingborg.

Finansieringsförslag

Investeringskostnaden för kommunerna Malmö, Lund och Helsingborg varierar mellan 10 MKr och 3.6 MKr. Driftskostnaden varierar mellan 8 MKr till 3 MKr beroende på storlek på systemet. Den bedömda andelen brukaravgifter ligger på i genomsnitt omkring 15 %, vilket motsvarar den nivå som andra kommuner ligger på i brukarfinansiering. Resterande kostnad kan finansieras antingen genom tillskott av offentliga medel eller genom reklamfinansiering. I någon kommun kan eventuellt tillskott genom parkeringsavgifter vara ett sätt att finansiera ett låncykelsystem.

Nedan följer en sammanställning av bedömda kostnader för låncykelsystem i kommunerna Malmö, Lund och Helsingborg.

Kommun	Antal cyklar	Investeringskostnad	Driftskostnad per år	Möjligt bidrag från brukaravgifter	Andel brukaravgifter
Malmö	450	9 900 000 kr	8 100 000 kr	1 000 000 kr	12 %
Helsingborg	200	4 400 000 kr	3 600 000 kr	500 000 kr	14 %
Lund	165	3 630 000 kr	2 970 000 kr	500 000 kr	17 %
Totalt	815	17 930 000 kr	14 670 000 kr	2 000 000 kr	14 %

Figur 35: Sammanställning över bedömda kostnader för låncykelsystem i kommunerna Malmö, Lund och Helsingborg.

Referenser och källor

GoBike, Copenhagen BikeShare. Anbudsrapport, maj 2012.

Undersökning resvanor syd 2007. Trivector traffic.

Förutsättningar för ett låncykelsystem i Göteborg. PM. Göteborgs stad, Trafikkontoret. 2008.

Förslag på platser för låncykelstationer i Lund. Tyrens. 2010.

Optimering av låncykelsystem i europeiska städer. Handbok. OBIS. 2011.

