

Datum
2021-10-05

Fredrik Askhem (L)

Svar på interpellation om cykelparkeringar vid busshållplatser

Fredrik Askhem (L) frågar:

Hur arbetar regionen för att öka cyklisters möjlighet att komplettera sitt resande med kollektivtrafiken?

Nuläge

För att resenärer ska välja att kombinera resandet med cykel och kollektivtrafik behöver det framförallt finnas trygg och säker infrastruktur på plats. Arbetet med utveckling av infrastruktur sker strategiskt utifrån mål i RUS, regionalt trafikförsörjningsprogram, länsplan och regional cykelstrategi. I länsplanen finns medel för att finansiera infrastrukturåtgärder.

Cykelvägar planeras utifrån prioritering i cykelstrategin och utifrån de stråk som utreds som åtgärdsvalsstudier. Prioriteringen innebär att cykelvägar främst byggs i stråk där det finns arbets- och/eller skolpendling där det också finns kollektivtrafik. När en cykelväg byggs ser Trafikverket över hållplatserna i stråket och tillgänglighetsanpassar dem. Behov av cykelparkering avgörs i varje enskilt fall.

När tillgängligheten anpassas på en hållplats får hållplatsen en viss kantsättning och det byggs taktilt och visuellt stråk utifrån krav ställda av kollektivtrafikmyndigheten. Cykelparkering ingår inte i de grundläggande tillgänglighetskraven idag, likt väderskydd inte heller gör. Anledningen är att cykelparkering inte är den mest avgörande faktorn för resenären att resa med kollektivtrafiken. Däremot kan cykelparkering ses som ett medel att öka attraktiviteten för kombinerat resande.

Till en hållplats med cykelparkering hör en asfaltsyta och vid behov ett väderskydd

Postadress
Region Örebro län
Regionkansliet
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Besöksadress
Eklundavägen 2, Örebro
Tel: 019-602 10 00
Organisationsnummer: 232100-0164

och/eller ett cykelställ. Trafikverket räknar inte väderskydd eller cykelställ som något länsplanen kan finansiera. Cykelställ måste därför finansieras av någon annan, oftast kommunerna. Väderskydd finansieras av regionens hållplatsbudget och i den budgeten ingår inte cykelställ idag.

Vid vissa hållplatser finns pendlarparkeringar och det finns en ambition att arbeta mer med attraktiva bytespunkter tillsammans med Trafikverket och kommunerna.

Enheten Energi och klimat arbetar med olika projekt för bland annat förändrade resvanor. Ett exempel är projektet Vägval 2030 som riktat insatser till personer som är vana att åka bil och har sedan genomfört påverkansarbete för att dessa istället ska göra sitt resande med cykel och/eller kollektivtrafik. Liknande kampanjer görs också i projektform, oftast av Energi och klimat och ibland av kollektivtrafikenheten.

Regionens arbete med bytespunkter

Regionen arbetar med att utveckla bytespunkter för kollektivtrafik. Nu tas nya handlingsplaner fram som ska ge bättre förutsättningar för arbetet.

Trafikförsörjningsprogrammet remitteras i detta nu, länsplanen ska ut på remiss 11 oktober och den regionala cykelplanen ska remitteras i vår.

I förslaget till trafikförsörjningsprogram finns mål om att den fysiska och digitala infrastrukturen ska förbättras och förenkla resenärsupplevelsen. Tillgänglighet är den viktigaste faktorn som påverkar attraktivitet och nöjdhet hos kunden som leder till ökat resande. Som strategi för ökad attraktivitet och tillgänglighet ska hållplatser och bytespunkter utvecklas. Medel för denna utveckling finns till stor del i länsplanen. Kommunerna har också en viktig del i arbetet med sina investeringsbudgetar som kan få stöd via länsplanens statliga medfinansiering eller från stadsmiljöavtal hos Trafikverket.

Länsplanen ses som ett verktyg att uppnå mål i andra handlingsplaner, bland annat trafikförsörjningsprogrammet. I länsplanens förslag till inriktning åren 2022-2033 ska 42 procent av medlen gå till cykel och kollektivtrafikåtgärder, jämfört med 32 procent i nuvarande länsplan. Hur åtgärder prioriteras i genomförandet av länsplanen styrs av funktioner och strategier. Fyra av fem funktioner som identifierats som viktiga för länet handlar om tillgänglighet och hållbart resande. Strategierna hjälper vid prioritering och styr både var och vilka åtgärder som prioriteras. Målet är att i så hög utsträckning som möjligt uppnå de transportpolitiska målen som, kort sammanfattat, handlar om att förbättra tillgänglighet och funktion så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.

Cykelparkering är en viktig fråga för att möjliggöra kombinerat resande mellan cykel och kollektivtrafik. Så är även tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Men alla

åtgärder som finansieras av länsplanen behöver genomgå fyrstegsprincipen där behovet prövas först. Fyrstegsprincipen innebär att man ska pröva om ett behov identifierat i utredning går att lösa på ett annat sätt, till exempel att utnyttja befintlig cykelparkering på närliggande plats istället för att bygga en ny. Det handlar om att hitta en smart användning av medlen i länsplanen. För att hitta samhällsekonomiskt effektiva åtgärder använder vi åtgärdsvalsstudier som metod för utredning i stråk. Efter det har vi regelbundna träffar mellan kommuner och Trafikverket med dialog för vidare diskussion om exempelvis finansiering av åtgärder som inte kan finansieras av länsplan eller hållplatsbudget.

Varför är det acceptabelt att de som cyklar till en busshållplats på landsbygden ska behöva parkera sin cykel i diket?

Det är inte optimalt att det vid många hållplatser saknas en cykelparkering. Som nämndes ovan finns ingen ordinarie budget att finansiera cykelställ. Målsättningen är inte att ha cykelställ vid varje hållplats utan där det bedöms finnas störst behov.

Även om regionen själv vill avsätta pengar för cykelparkeringar i hållplatsbudgeten går det inte att placera ut cykelställ vid varje befintlig hållplats. Varje hållplats har olika geografiska förutsättningar och olika betydelse i kollektivtrafiksystemet. En hållplats kan ha fem resande per dag och cykelparkering för att den är belägen i en tätort eller nära en skola. En annan hållplats kan ha 20 resande per dag men inte ha cykelställ för att det inte finns utrymme att bygga en cykelparkering på platsen. Därför krävs utredningar och en prövning av behovet först. I det strategiska arbetet med att bygga nya cykelvägar och tillgänglighetsanpassa hållplatser är alltid ambitionen att utreda behovet av cykelparkering.

Hur många busshållplatser på landsbygd i länet med fler än 10 påstigande per dag saknar idag en parkeringsplats för cyklar.

Data som har använts för att svara på frågan är från vardagar månaderna jan-maj 2019, med anledning av Corona.

Det går inte att se exakt data utifrån hur frågan är ställd. Anledningarna är flera.

- I inventeringen av cykelparkering räknas cykelställ på närliggande platser som att hållplatsen har cykelparkering. Det betyder att det kanske inte finns cykelställ just vid hållplatsen utan det kan vara cykelställ vid en skola i närheten som räknats som hållplatsens cykelparkering.
- Det går inte att sortera ut hållplatser efter landsbygd för landsbygden är inte definierad.

Sortering har istället gjorts utifrån busslinjerna där stadstrafik ignorerats men all övrig busstrafik har inkluderats. I resultatet får man tyvärr också med hållplatser i större tätorter, till exempel Degerfors eller Fjugesta. En manuell utrensning är möjlig men har inte gjorts i detta fall eftersom vissa tätorter kan räknas som tillhörande till landsbygd, exempelvis Pålsboda eller Fellingsbro.

Det finns totalt 1 474 hållplatser i länet. Av dessa har cirka 100 stycken cykelparkering, och många ligger i Örebro tätort. Ungefär 400 hållplatser (27%) i länet har fler än 10 resande per dag, inräknat all trafik. Av dessa hållplatser saknar cirka 300 cykelparkering.

Av hållplatser med fler än 10 resande per dag, utan stadstrafik, saknas cykelparkering på cirka 100 hållplatser (25%).

Jag anser härmed ha besvarat interpellationen.

Nina Höijer
ordförande samhällsbyggnadsnämnden