

Hur lyckat är Lunds lånecykelsystem *Lundahoj*?

En trend i städers arbete för att profilera sig som cykelstäder och uppnå ett hållbart resande är att införa lånecykelsystem av olika slag. I Sverige har de etablerats såväl i Stockholm som i Göteborg och i augusti 2014 invigdes Lunds lånecykelsystem *Lundahoj*. Civilingenjörstudenten Martin Larsson på Lunds Tekniska Högskola har med sitt examensarbete undersökt hur väl lånecykelsystemet fungerar.

Uppnås målen för *Lundahoj*?

Lunds kommun har uttalat att lånecykelsystemet ska bidra till ett ökat användande av de hållbara transportslagen (gång, cykel och kollektivtrafik) i förhållande till bilen. Dessutom vill kommunen att *Lundahoj* ska stärka Lunds profilering som cykelstad och den huvudsakliga målgruppen är de som arbetspendlar med bil men kommunen vill också att lundabor och turister ska använda *Lundahoj*.

För att undersöka hur målsättningen uppfylls skickades ett enkätformulär ut till samtliga av *Lundahojs* användare. Resultatet av enkätstudien tyder på att de flesta av de svarande pendlingsresenärerna har ersatt buss (39 %) och gång (38 %) som färdstätt vid pendlingsresor. 17 % av pendlingsresenärerna ersätter cykeln med lånecykeln. Endast 2 % av pendlingsresenärerna anger att de ersatt bilen med lånecykeln för pendlingsresor.

När det gäller de ersatta färdstättarna för handels- och serviceresor skiljer sig svarsandelarna något från motsvarande värden för pendlingsresor men uppvisar i stort sett samma mönster.

Turistresor är den ärendetyp där minst andel (26 %) har angivit att de ersatt buss med lånecykel. Även för turistresorna är andelen som angivit att de ersatt gångresor förhållandevis stor (41 %) medan motsvarande siffra för cykel ligger på 19 %.

Att andelen som angivit att de ersatt bussresor är stor för samtliga ärendetyper innebär olika effekter, positiva och negativa, beroende på för vilken intressent de avser. I studien diskuteras hur effekterna blir för kollektivtrafikens huvudman som i det här fallet är Skånetrafiken. Troligen kommer effekterna anses negativa då Skånetrafiken förlorar betalande resenärer på de aktuella sträckorna. På en del av sträckorna är dock gatunätet hårt belastat av stads- och regionsbusstrafik och här kan det vara positivt med en avlastning av busslinjerna.

Som nämnts ovan indikerar enkätstudien att det finns en liten andel som angivit att de ersatt bilen med lånecykel vilket troligen innebär att *Lundahoj* i viss mån bidrar till ett ökat användande av de hållbara transportslagen i förhållande till bilen. Denna andel är emellertid betydligt mindre än andelen som angivit att de ersatt buss, cykel eller gång och det bör vara av intresse för kommunen att öka andelen som ersätter bil med lånecykel för att i större utsträckning uppnå målen med *Lundahoj*.

Utformning och måluppfyllelse

Lunds låncykelstationer har främst placerats längs med starka kollektivtrafikstråk. I studien diskuteras hur man ska gå tillväga för att främja ett hela-resan-perspektiv och snarare låta låncykelsystemet fungera som komplement än som konkurrent till kollektivtrafiken. I studien nämns exempelvis att en framtida placering av låncykelstationer vid bostadsområden och andra målpunkter skulle kunna vara en strategi för att uppnå detta. En del av busslinjerna i Lund är emellertid hårt belastade och det kan då vara av fördel att avlasta busslinjerna med placering av låncyklar längs med kollektivtrafikstråk.

Studien visar att om låncykelsystemet på övergripande nivå betraktas som en utökning av kollektivtrafiken, täcker det in de målpunktsområden som ligger i *Kunskapsstråket*. Detta stråk inrymmer många stora arbetsplatser och andra viktiga målpunkter och sträcker sig från centrala Lund ut till MAX IV. Det förekommer dock en del områden i Lund som inte täcks in av det utökade kollektivtrafiknätet. En placering i anslutning till dessa områden höjer troligtvis attraktiviteten i förhållande till bilen och verkar troligen också i riktning mot den primära målsättning som kommunen har, nämligen att locka över bilanvändande pendlare till de hållbara transportslagen.

I studien analyseras även låncykelstationernas placering på detaljnivå. Detta har gjorts genom att jämföra med de riktlinjer som finns för placering i förhållande till målpunkter, busshållplatser samt inbördes avstånd mellan låncykelstationerna. Med avseende på rekommendationerna är placeringen för samtliga låncykelstationer

av god kvalitet vilket bör bidra till att de används i tillräckligt stor utsträckning.



Låncykelstation vid Bantorget i Lund

Används *Lundahoj* tillräckligt mycket?

Utöver enkätstudien gjordes i examensarbetet även en analys av resdata som erhållits från operatören av *Lundahoj*, d.v.s. JCDecaux. Analysen visar på att låncykelssystemet i Lund har ca 280 uthyrningar per låncykel och år¹. Detta medelvärde ligger över motsvarande medelvärde för ett antal andra städer av likvärdig storlek som Lund. Medelvärdet för dessa städer ligger på 235 uthyrningar per låncykel och år och med avseende på antal resor per dygn får alltså *Lundahoj* anses vara ett förhållandevis lyckat låncykelsystem.

¹ Resdata har endast erhållits för augusti – december 2014. För att kunna beräkna ett årsmedelvärde har antalet resor per låncykel räknats fram för resterande månader, d.v.s. januari-juli 2015.

Betraktas hur mycket de olika låncykelstationerna används framgår att stationerna vid Lund C och Sparta är de stationer som används mest med 35 respektive 23 uthämtningar per dygn. Detta kan i sin tur jämföras med de stationer som har minst användning, nämligen BMC, Allhelgonakyrkan och Universitetssjukhuset vilka ligger på mellan 3 och 4 uthämtningar per dygn. Alltså avsevärt mindre än antalet uthämtningar för Lund C och Sparta.

Förbättringsområden

Kopplas resultatet till den målsättning som finns för låncykelsystemet finns det ett antal förbättringsområden att ta hänsyn till.

Utöver en förbättrad placering av låncykelstationer tyder enkätstudien på att det krävs en rad andra förbättringar. Många av deltagarna i enkätstudien anser att det skulle vara önskvärt med fler lediga dockningsplatser att lämna in låncykeln på vilket troligen är resultatet av att det förekommer fullbelagda låncykelstationer under vissa tider på dygnet. En lösning på detta är helt enkelt att antingen införa fler lediga dockningsplatser per cykel eller att genom en mer frekvent omfördelning av låncyklar skapa balans i låncykelsystemet. I Lund liksom i nästan alla andra låncykelsystem sker omfördelningen genom att med motordrivna fordon frakta runt låncyklar från fullbelagda stationer till tomma stationer. Beroende på vilken drivmedelsform detta fordon har finns det en risk att omfördelningen genererar avgaser som bidrar till negativa effekter för miljön.

Därutöver angav några av deltagarna i enkätstudien (ca 10 %) att de inte vill

använda Lunds låncykelsystem igen. En relativt stor andel av denna grupp anser att en högre standard på cyklarna är en önskvärd förbättring för *Lundahoj*. För att behålla fler användare kan det alltså vara fördelaktigt att genomföra en mer frekvent service av låncyklarna eller rent av förnya låncyklarna för att på så sätt höja komforten.