

Slutrapport

Integrering av cykel och kollektivtrafik

2025-07-01

Innehållsförteckning

Bakgrund.....	3
Syfte och mål	3
Organisation.....	3
Koncept för integrering av cykel och kollektivtrafik.....	4
Projektgenomförande.....	5
Beskrivning av genomförda piloter	7
Cykel ombord på tåg, Västtrafik.....	7
Säker cykelparkering, Ale kommun	8
Lånecyklar, Bengtsfors kommun.....	8
Cykelvänlig hållplats, Orust kommun	9
Lärdomar och rekommendationer.....	10
Förslag på uppdaterat koncept	11

Bakgrund

Under våren 2022 gjordes en förstudie för att förstå hur cykel kan bli en integrerad del av kollektivtrafiken i Västra Götaland [1]. Förstudien finansierades av Vinnova och utfördes av Sweco, på uppdrag av Västtrafik och Västra Götalandsregionen (VGR). Efter att förstudien slutrapporterats gav Infrastruktur- och Kollektivtrafiknämnden (IKN) Västtrafik uppdrag och finansiering för ett projekt där både arbetssätt och verktygslåda som tagits fram i förstudien skulle testas. Denna rapport är en sammanfattning av arbetet som gjorts i projektet, och inkluderar utöver korta beskrivningar av genomförda tester, även lärdomar och rekommendationer för hur arbetet med att integrera cykel i kollektivtrafiken kan fortsätta.

Syfte och mål

Syftet med projektet var att bidra till att det blir enklare att göra kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik inom Västra Götaland, och att på längre sikt skapa ett "cykelintegrerat kollektivtrafiksystem". Genom att det blir enklare att göra kombinationsresor blir det även mer attraktivt, med fler nöjda resenärer vilket leder till ett ökat hållbart resande i regionen.

Målet med projektet var att bidra till att kunskapen ökar om hur Västtrafik och Västra Götalandsregionen kan arbeta med kombinationen cykel och kollektivtrafik på kort och lång sikt, och hur detta arbete kan organiseras för att erfarenheter ska tas till vara inom organisationerna.

En viktig del för att nå dessa mål är att testa förstudiens koncept och åtgärder i verklig miljö. Vilken typ av åtgärder som genomförs har varit av sekundär karaktär, men det har lagts stor vikt vid att åtgärderna ska vara verklighetsförankrade, lösa ett reellt problem, och med en tanke om möjlig framtida implementering och uppskalning. Genomförda åtgärder ska ses som verktyg i en lärandeprocess, och fokus har därmed legat på tillämpning, dvs. att utforska roller, ansvar och mandat mellan aktörer, vilken samordning och koordinering som krävs för att integrera cykel och kollektivtrafik. Att maximera effekten av beteendeförändring hos resenärer inom respektive test har inte varit i fokus.

Organisation

Projektet har letts av en arbetsgrupp bestående av representanter från Västtrafik och VGR, samt upphandlad konsult (Trivector Traffic AB), inkl. underkonsult (Point AB). Som styrgrupp för projektet har Områdesledning Samhällsutveckling (OLSU) nyttjats.

[1] Konceptutveckling – Integrering av cykel och kollektivtrafik, Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafik och infrastruktur, April 2022.

Följande personer har varit del i projektets arbetsgrupp:

- Marcus Eidmar, projektledare Västtrafik
- Vania Khairallah, Projektledare Västtrafik (ersättare för Marcus)
- Karin Ryberg, Strateg Västtrafik
- Aako Raoofi, Regionutvecklare VGR
- Caroline Mattsson, Projektledare Trivector
- Kristoffer Levin, Trivector Traffic
- Lisa Nilsson, Point
- Tove Albright Österberg, Point (ersättare för Lisa)

Sammanställande för projektet har projektledarna vid Västtrafik och Trivector varit.

Utöver arbetsgrupp och styrgrupp har respektive åtgärd bemannats av relevanta personer från Västtrafik, Trivector eller Point, kommun där åtgärden genomförts samt Trafikverket. Dessa personer namnges i PM för respektive åtgärd.

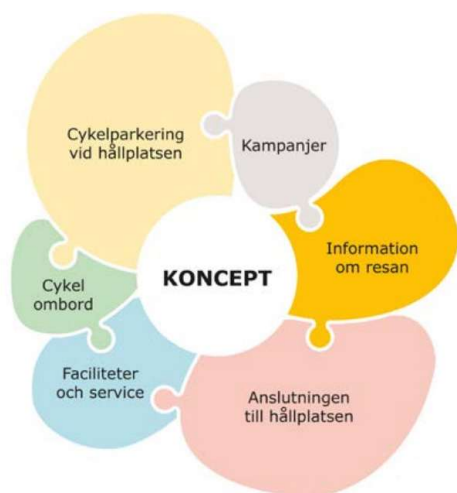
Projektet har följts av två forskare, Jens Ahlm och Karin Thoreson, verksamma vid VTI – Statens väg- och transportinstitut, med finansiering både från projektet (IKN) samt från K2 – Nationellt centrum för kollektiv mobilitet.

Koncept för integrering av cykel och kollektivtrafik

I den för projektet initierande förstudien beskrivs områden, eller pusselbitar, för att en kombinationsresa ska vara genomförbar och attraktiv (Figur 1), samt en arbetsprocess (Figur 2) med tillhörande åtgärds katalog med åtgärder inom varje pusselbit.

Pusselbitarna som identifierats för att kombinationsresan ska kunna bli av är följande:

- Anslutning till hållplats – Cykelbarheten på de vägar som ansluter till hållplatsen, och som möjliggör för en cyklist att ta sig dit.
- Cykelparkering – Möjlighet att parkera sin cykel på eller vid hållplats.
- Information – Beskrivning av hur en kombinationsresa kan göras innefattande information inför, under och efter resan.
- Faciliteter och service – Vad finns för faciliteter och vilken service finns för att förenkla och göra kombinationsresan attraktiv.
- Cykel ombord – vad finns det för möjligheter för att ta med cykel ombord och hur fungerar det.
- Kampanjer – Testcykelkampanjer, prova-på-åtgärder och jippon av olika slag för att sätta fokus på kombinationsresan.



Figur 1. Identifierade områden för att göra kombinationsresan genomförbar och attraktiv.

Alla pusselbitar behöver inte vara på plats samtidigt, eller ha samma nivå på standard, men de förstärker varandra och bästa resultat fås när allt hänger samman, och pusselbitarna har bästa möjliga kvalitet.

Konceptet och arbetsprocessen har, översiktligt beskrivet, fokus på hur åtgärder ska väljas ut och implementeras för att få ut mesta möjliga utifrån platsens förutsättningar, resenärens behov och trafiksystemets utformning.

Figur 2 nedan visar arbetsprocessens fyra steg - nulägesanalys, målsättning, åtgärds paket och utvärdering.



Figur 2. Arbetsprocess för integrering av cykel och kollektivtrafik.

Projektgenomförande

Med utgångspunkt i förstudiens identifierade pusselbitar och föreslagen arbetsprocess startade en dialog med kommuner i Västra Götaland. Då projekttiden var kort, två år från start till slut, begränsades arbetet till kommuner med tillgängliga resurser, samt till åtgärder som inte krävde stora fysiska åtgärder, så som t.ex. cykelvägar eller garage. Gemensamt för samtliga intressentdialoger var att det skulle finnas någorlunda goda förutsättningar för kombinationsresande

idag, men med en tydlig problembild att lösa. Tre kommuner valdes ut för vidare dialog – Ale, Bengtsfors och Orust. Ytterligare dialog fördes internt på Västtrafik, där affären Tåg visade intresse för att förbättra möjligheterna för att resa med cykel ombord på tåg.

I dialogen inför val av plats och åtgärd fanns en tanke om att välja olika typer av geografiska miljöer, ha spridning över länet, testa olika typer av åtgärder, samt att involvera av olika typer av aktörer. Detta för att lära så mycket som möjligt om hur konceptet fungerar, med fokus på genomförandet. Så som tidigare nämnts, ska valda åtgärder främst ses som ett verktyg i att förstå och testa processen framför att ge effekt på resandet.

Tabell 1 nedan visar de fyra piloter som valdes:

Tabell 1. Valda piloter för test av koncept.

Intressent	Plats	Åtgärd	Åtgärdsområde
Västtrafik Affärsområde Tåg	Ombord pendeltåg X61, Göteborg – Vänernsborg, Göteborg – Alingsås, Göteborg – Kungsbacka	Förtydliga hur en kombinationsresa ska genomföras ombord på tåg	Cykel ombord
Ale kommun	Bohus pendeltågsstation	Trygg och säker cykelparkering	Cykelparkering vid hållplats
Bengtsfors kommun	Bengtsfors tätort, Bäckefors busstation	Lånecyklar för sista biten av resan	Faciliteter och service
Orust kommun, Trafikverket	Henåns busstation	Cykelvänlig hållplats	Kampanjer, Anslutning till hållplats

För respektive pilot var ambitionen, att med utgångspunkt i konceptet, att testa åtgärder i verklig miljö, som underlättar kombinationsresan, och som ger viktig input till hur arbetsprocess och koncept fungerar, samt hur Västra Götalandsregionen och Västtrafik som organisationer kan arbeta för att kombinationsresan mellan cykel och kollektivtrafik ska vara genomförbar och attraktiv. Inom respektive pilot har målsättning och åtgärd arbetats fram i dialog med respektive intressent.

Beskrivning av genomförda piloter

Nedan följer en kort beskrivning av varje pilot. För mer information om både genomförande och lärdomar, se PM för respektive pilot [Bilaga x-x].

Eftersom projekttiden var kort genomfördes piloterna delvis parallellt.

Cykel ombord på tåg, Västtrafik

Affären tåg på Västtrafik har sedan flera år tillbaka tillåtit resenärer att ta med sig sin privata cykel ombord. Det har dock länge funnits ett skav mellan både resenärer och ombordpersonal kring detta, då det funnits oklarheter kring var man ska gå på med sin cykel och var den ska stå, hur många cyklar som kan tas med och om någon har företräde till de utrymmen som finns ombord. Med denna problembild i ryggen startade piloten *Cykel ombord på tåg*.

Problembild

Det är otydligt hur många cyklar som kan tas med ombord Västtrafiks tåg och vart de ska placeras. Det leder till konflikter mellan resenärer och mellan resenär och ombordpersonal.

Testhypotes

Tydligare kommunikation kring hur du ska hantera din cykel på och i tåget leder till färre konflikter och både bättre arbetsmiljö för ombordpersonal och bättre upplevelse för resenären.

Mål

Färre konflikter och bättre reseupplevelse. Det ska vara enkelt att resa med cykel ombord på tåg.

Åtgärd

Tydlig kommunikation utanpå och i tåget var cykel ska placeras. Installation av nytt cykelställ, samt dedikerad yta för cyklar. Test ombord fyra pendeltåg av modell X61.

Lärdomar

Tydligt behov från behovsägare underlättade genomförandet då nyckelpersoner på Västtrafik och SJ Götalandståg involverades från start.

Säker cykelparkering, Ale kommun

Problembild

Få väljer att cykla till pendelstationen i Bohus, trots goda förutsättningar. Pendelparkering för bil full.

Testhypotes

Erbjudande om säker cykelparkering kan få fler att välja att ta cykel till stationen istället för bil (eller buss).

Mål

Förstå om låsbara cykelboxar kan ge tillräcklig trygghet för att fler ska lämna sin cykel vid pendeltågstation, och om det är ett (lika) attraktivt alternativ som bil och kollektivtrafik.

Åtgärd

Låsbara cykelboxar vid Bohus station, som testas av en grupp frivilliga pendlare. (Skyltning till lokala målpunkter)

Lärdomar

Tydlig problembild skapade engagemang och underlättade genomförandet av piloten. Synlighet och tydlig avsändare mot (test)resenärerna en avgörande faktor för att våga använda boxarna. Mycket nöjda testpersoner, dock för kort testperiod för att verkligen kunna utvärdera potentialen i lösningen.

Låncyklar, Bengtsfors kommun

Problembild

”Dåliga” alternativ till bilpendling i kommunen, då avståndet till och från hållplats ses som för stort för att gå (>1 km).

Testhypotes

Låncyklar på plats vid Bengtsfors- och Bäckefors busstation gör pendlingen med buss mer attraktiv, då det finns lösning även för sista biten till jobbet/studierna.

Mål

Att undersöka om låncyklar kan skapa bättre tillgänglighet och få fler att ta bussen till jobb och studier.

Åtgärd

Låncyklar vid Bengtsfors- och Bäckefors busstation, tillgängliga för testgrupper.
Cykelparkering med skärmtak vid Bengtsfors busstation. Gratis kollektivtrafikbiljetter för testgruppen i Bengtsfors.

Lärdomar

Att begränsa testgruppen till bilister var alldeles för snävt. Även att begränsa användandet av cyklarna till just pendlingsresan var för snävt, men sågs som en del i att förstå Västtrafiks roll i åtgärden. För att bättre förstå vad låncyklar har för roll i en landsbygdsmiljö hade en bredare målgrupp behövts, och en längre testperiod. Kommunikationen mot resenärer och möjliga användare var undermålig. Kommunen var engagerad, men bättre förankring i samhället (arbetsplatser och högskola) är en förutsättning för genomslag.

Cykelvänlig hållplats, Orust kommun

Problembild

Brister i cykelinfrastrukturen vid Henåns busstation, i övrigt relativt goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Testhypotes

Att konceptualisera och kommunicera möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik genom konceptet ”Cykelvänlig hållplats” gör att fler får upp ögonen för möjligheten att resa kombinerat.

Mål

Att utveckla en första version av konceptet Cykelvänlig hållplats och testa mot invånare på Orust.

Åtgärd

Utformning och byggnation av säker cykelpassage vid Henåns busstation.
Framtagande av koncept Cykelvänlig hållplats och testkampanj mot invånare på Orust.

Lärdomar

En otydlig problembild och en abstrakt åtgärd gjorde det svårt att komma fram till genomförande. Bättre förankring internt både på kommun och på Västtrafik hade behövts.

Lärdomar och rekommendationer

Lärdomar har samlats kontinuerligt genom utvärderingar som gjorts i respektive pilot. I respektive pilot har utvärdering av både åtgärden i sig gjorts, samt av arbetsprocess och samverkan. För lärdomar från piloterna, se PM för respektive pilot [Bilaga 1-4]. Utöver det har genomförandet utvärderats av arbetsgruppen vid ett flertal tillfällen, för att lära och reflektera över arbetet i piloterna, projektet i stort och Västtrafiks och VGRs roll för att öka kombinationsresandet med cykel och kollektivtrafik. Utifrån dessa samtal har flertalet lärdomar identifierats, vilka följer nedan tillsammans med rekommendationer för fortsatt arbete.

- Organisation – För att få utväxling av arbetet med att integrera cykel och kollektivtrafik behövs mer än en projektgrupp, arbetet behöver tydligt samordnas och drivas tillsammans med ordinarie verksamhet. Västtrafiks olika affärsområden, samhällsutvecklare och fastighetsavdelningen har pekats ut som exempel på viktiga resurser i arbetet, och borde ha involverats tidigare och på ett bättre sätt i arbetet. Det behövs också en inriktning för arbetet och mandat att genomföra det. Ska Västtrafik driva denna typ av arbetet behöver det vara tydligt vilket fokus arbetet ska ha, så att befintliga resurser kan driva på arbetet inom ramen för sitt dagliga arbete. Västtrafiks årliga uppdrag och Trafikförsörjningsprogrammet är viktiga styrdokument för att tydliggöra var Västtrafiks fokus bör ligga gällande integration med cykel, och vilka åtgärder som har prioritet.

Fokus för Västtrafik idag gällande integration med cykel är att i första hand satsa på trygg och säker cykelparkering vid hållplats, och att verka för att det finns goda förutsättningar att cykla till hållplats. Det saknas dock ett systematiskt och långsiktigt förhållningssätt. Cykel ombord tillåts på tåg och båt med varierande komfort och kapacitet, dock ej på buss och spårvagn. Ett pågående utvecklingsarbete gällande delade mikromobilitetslösningar har skett parallellt med detta projekt. Det finns också stora möjligheter inom området digitalisering och kommunikation, för att tydliggöra möjligheterna med kombinationsresan, och för att trygga resenärer i hur och var det är fördelaktigt att kombinera de två färdslagen. Kopplat till kommunikation finns det också tydliga lärdomar från samtliga genomförda piloter om vikten av tydlighet kring vem som är avsändare, och att det är en aktör som känns trygg och seriös. Igenkänning blir därmed en viktig del, oavsett om det är Västtrafiks eller en kommuns uttryck som frontar.

Lärande – Nära kopplat till organisation ligger lärande, och möjligheten att ta till vara erfarenheter från genomförande av åtgärder. Att det finns resurser för att arbeta med cykel och kollektivtrafik som en del i sin vardagliga roll borgar för att erfarenheter omhändertas, förbättringar kan göras, och utveckling kan ske. Inom ramen för arbetet bör också utveckling av tjänster ingå, tillsammans med relevanta aktörer.

Samverkan – Cykel är ett delat ansvar mellan ett flertal aktörer, där det mesta av ansvaret hittills finns hos kommunerna. Genom den regionala planen och VGR:s ansvar för infrastrukturen och kollektivtrafiken i länet finns möjligheter att skapa förutsättningar för att koppla ihop cykel och kollektivtrafik på ett tydligare sätt. Även Trafikverket och andra privata markägare har ansvar i frågan. I projektet, och genom de genomförda testerna, har det blivit uppenbart att ansvaret för kombinationsresan faller mellan stolarna då ingen av aktörerna känner rådighet över hela frågan. Att möblera om tågen i Cykel på tåg gick enkelt då Västtrafik hade rådighet över hela testet. Testet på Orust kring Cykelvänlig Hållplats, där flera aktörer var inblandade, körde fast helt. Samverkan aktörer emellan blir därför en väldigt viktig del, tillsammans med en tydlig ambition och riktning för arbetet. Att tydliggöra roller och mandat är en del i arbetet framåt för att säkerställa att arbete sker och utvecklas, och en nyckel för att skapa ett fungerande system för kombinationsresor, med resenären i centrum.

Förslag på uppdaterat koncept

Syftet med det här projektet var att bidra till att det blir enklare att göra kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik inom Västra Götaland, och att på längre sikt skapa ett "cykelintegrerat kollektivtrafiksystem" genom att testa det i förstudien framtagna konceptet - att följa arbetsprocessen och genomföra åtgärder i verklig miljö. Inom projektgruppen fanns en tanke om att detta projekt skulle kunna ge erfarenheter som leder till ett uppdaterat koncept, och ett för Västtrafik och VGR anpassat arbetssätt. Med facit i hand är det tydligt att Västtrafik inte var redo att organisatoriskt ta om hand projektet, att det hade behövts en bättre intern förankring innan arbetet drog igång, och att uppdraget att integrera cykel och kollektivtrafik behöver vara tydligare från IKN/VGR. För att kunna arbeta vidare utifrån konceptet, och vid behov utveckla det behöver ovan först falla på plats.