

Kollektivtrafik och infrastruktur

Västra Götalandsregionen

April 2022

Konceptutveckling

Integrering av cykel och kollektivtrafik

Kortversion



Projektledare:

Aako Raoofi – Västra Götalandsregionen

Karin Ryberg – Västtrafik

Konsult: Sweco Sverige AB

Björn Sax Kaijser

Camilla Stålstad

David Lindelöw

Förutsättningar för kollektivtrafik och cykel i Västra Götaland

Västra Götaland består av 49 kommuner med varierande förutsättningar för kollektivtrafik och cykelresor. Enligt en potentialstudie kan mer än 4 av 10 invånare cykla till skolan eller arbetet inom 30 minuter, men potentialen varierar kraftigt mellan kommunerna beroende på geografisk placering och bebyggelsestruktur. Även potentialen för kollektivtrafik skiljer sig åt inom regionen. På landsbygden och glesbygden är det svårt att uppnå ett lika finmaskigt kollektivtrafiknät som i tätbefolkade områden. Det gör att resenärerna får ett längre avstånd till hållplatsen vilket medför att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med privatbilen.

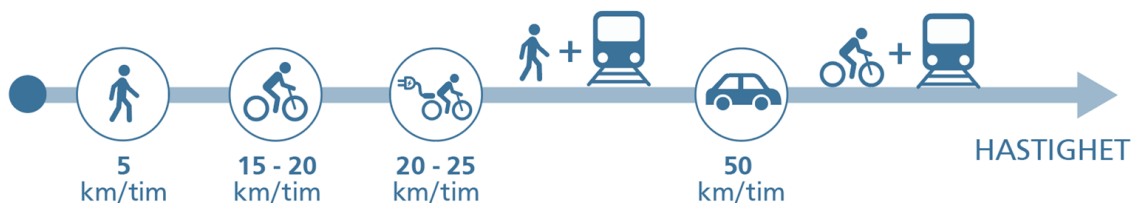
Studier visar att 84 % av alla invånare i Västra Götaland bor inom 2,5 kilometer från ett prioriterat kollektivtrafikstråk, vilket motsvarar ungefär 10 minuters cykling. Det finns alltså stor potential för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

För att ta vara på den goda potentialen har Västra Götalandsregionen, VGR, tillsammans med Västtrafik påbörjat ett arbete för att förbättra möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik i Västra Götaland. Med finansiering från Vinnova har en förstudie genomförts för att ta fram ett koncept för hur cykel och kollektivtrafik kan integreras till så kallade kombinationsresor. Denna **kortrapport** presenterar nyttorna med kombinationsresor samt det konceptförslag som tagits fram inom förstudien.

Cykel och kollektivtrafik förstärker varandra

Kollektivtrafiken har hög kapacitet och täcker ett stort geografiskt område, men brister ibland i flexibilitet på grund av förutbestämda linjer och tidtabeller. Cykeln är däremot ett flexibelt färdmedel när det gäller destination och tid, men brister i möjligheten att snabbt ta sig över långa avstånd.

Med en kombination av cykel och kollektivtrafik kan bristerna hos respektive färdmedel minska. Cykeln gör att upptagningsområdet för kollektivtrafiken ökar och att restiden för den första och sista kilometern minskar. Kollektivtrafiken i sin tur gör att resenärerna kan ta sig över ett betydligt större område än vad som hade varit möjligt enbart med cykel.



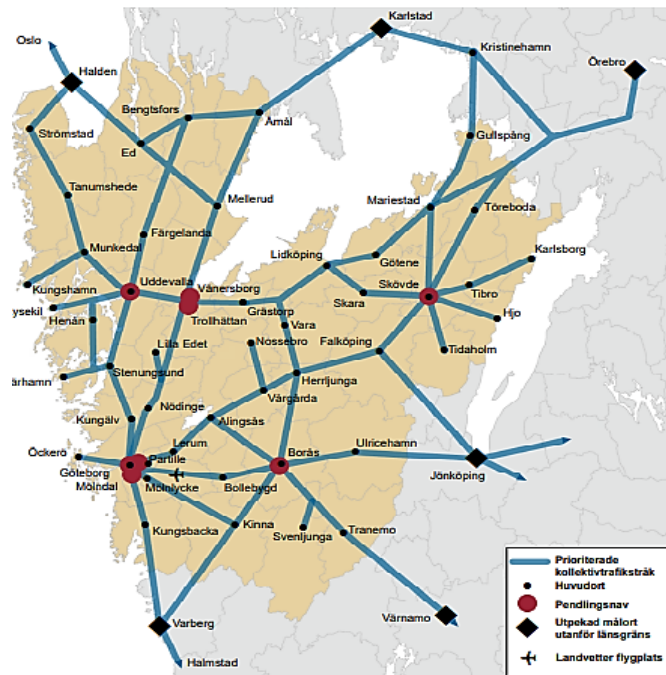
Att ta cykeln den första eller sista delen av resan ger också möjlighet att välja en hållplats längre bort än den allra närmaste, för att på så sätt nå en hållplats där det finns ett större utbud av linjer och avgångar. Det innebär att cykeln gör att resenärerna kan undvika byten och onödig väntetid, vilket är den faktor som värderas mest negativt under resan. Att byta mellan två kollektivtrafikslag upplevs som betydligt mer påfrestande än att byta mellan cykel och kollektivtrafik.

Koncept för kombinationsresor

Genom att arbeta med ett koncept för integrering av cykel och kollektivtrafik kan en satsning på kombinationsresande i Västra Götaland göras på ett enhetligt och konsekvent sätt. Ett konsekvent koncept blir en tydlig signal till resenären om att cykeln är ett naturligt och prioriterat komplement till kollektivtrafiken. Att kombinationsresande fungerar på samma sätt i hela i regionen bidrar också till trygghet för resenären.

Med koncept menas i detta fall en arbetsprocess samt en verktyglåda med olika typer av åtgärder som kan möjliggöra och/eller underlätta för resenärer i regionen att kombinera cykel och kollektivtrafik. Vilka åtgärder som ska väljas på en specifik plats beror på den aktuella platsens förutsättningar och behov.

Den största potentialen för att kombinera cykel och kollektivtrafik finns i anslutning till regionens prioriterade kollektivtrafikstråk. Stråken utgörs av både tågtrafik och storregionala busslinjer och beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Längs stråken finns ett antal knutpunkter som markerar bytespunkt för ett relativt stort antal kollektivtrafikresenärer, se figur 1. Dessa knutpunkter kan ha en central roll för utvecklingen av cykelintegrerad kollektivtrafik.



Figur 1. Knutpunkter i Västra Götaland som ingår i det prioriterade kollektivtrafiknätet.

Att arbeta med konceptet

Västra Götaland är en region med skiftande förutsättningar. För att välja rätt åtgärder på rätt plats behövs en kartläggning av befintliga resmönster, en nulägesanalys av den befintliga standarden vid hållplatsen samt en analys av vilken potential för ett ökat kombinationsresande som kan finnas på platsen. Baserat på förståelsen för den aktuella platsens förutsättningar och potential kan en önskad målsättning definieras och därefter kan åtgärder väljas för att matcha de behov som finns. Efter att åtgärderna införts är det viktigt att effekterna utvärderas för att se om de uppsatta målen uppnåts.



Figur 2 Arbetsprocess för att kombinera cykel och kollektivtrafik

Verktyslåda för en "cykelvänlig kollektivtrafik"



Figur 3. Åtgärderna i konceptet kan ses som pusselbitar som tillsammans bidrar till helheten.

cykelinfrastruktur som är fysiskt separerad från motortrafiken. Att cykelvägarna är väl utmärkta är också viktigt för orienterbarheten. Med utgångspunkt i att 10 minuters cykling till eller från hållplatsen kan upplevas som rimligt i en kombinationsresa bör säkra cykelanslutningar finnas i ett område som sträcker sig ca 2,5 km ut från de utvalda hållplatserna.

Investeringar i utbyggd infrastruktur är så gott som alltid väldigt kostsamma, men det är svårt att komma ifrån att denna typ av åtgärder kommer vara en stor del i att möjliggöra kombinationsresande.

Cykelparkering vid hållplatsen

En annan förutsättning för att kombinationsresandet ska fungera är att det finns goda möjligheter att parkera sin cykel på ett säkert och smidigt sätt i anslutning till hållplatsen.

Grundläggande krav som bör ställas på parkeringen är att det finns möjlighet till ramlåsning och att parkeringen är väderskyddad och har god belysning. Viktigt är också att cykelparkeringen placeras i direkt anslutning till hållplatsen och att det upplevs som säkert och tryggt att ta sig mellan parkeringen och hållplatsen.

Kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik ställer krav på att många olika aspekter ska fungera. För att säkerställa att alla dessa delar hanteras har konceptet delats in i sex olika pusselbitar som var och en representerar ett område som behöver ses över. Genom att illustrera konceptet som ett pussel förtydligas att åtgärderna inom de olika pusselbitarna samspelar och förstärker varandra.

Anslutningen till hållplatsen

Trafiksäkra, trygga och gena cykelanslutningar till och från hållplatsen är en grundläggande förutsättning för att kunna kombinera cykel och kollektivtrafik.

I anslutning till viktiga bytespunkter bör det i första hand anläggas



Figur 4 Cykelparkering med väderskydd
Fotograf Thomas Harrysson AB

Information om resan

Att säkerställa att resenärerna får den information de behöver för att förstå hur deras resa kan genomföras på bästa sätt är ytterligare en pusselbit. Jämfört med en ”vanlig” kollektivtrafikresa är informationsbehovet större för kombinationsresor eftersom dessa innefattar flera olika moment och därmed riskerar bli mer komplexa.

Information som kan behövas gäller t ex tillgång till cykelparkering och service vid de hållplatser man planerar att resa från och till, samt lämpliga cykelvägar för att ta sig till och från hållplatsen.

För att cykeln ska upplevas vara en integrerad del av kollektivtrafikresan krävs att cykelrelaterad information finns tillgängligt via samma kanaler som information om kollektivtrafikresan, alltså i Västtrafiks mobilapp ”To Go” och på Västrafiks hemsida.

Faciliteter och service

Extra service och faciliteter i anslutning till hållplatsen kan göra kombinationsresan mer attraktiv. Exempel på grundläggande service vid en utpendlingshållplats är tillgång till cykelpump och verktyg för enklare reparationer. Andra faciliteter är möjlighet att förvara utrustning som cykelhjälm och kläder samt batterier till elcyklar. I anslutning till en inpendlingshållplats kan en hyrcykelstation vara en service som löser transportbehovet för den sista delen av resan.

Cykel ombord

När det gäller tåg tillämpas från år 2023 krav från EU om att nya och ombyggda tåg ska ha möjlighet att ta med minst 4 cyklar ombord. Även på annan typ av kollektivtrafik som båt och buss kan det vara befogat att erbjuda denna möjlighet. Det kan handla om resor som både påbörjas och avslutas på landsbygden, där andra lösningar för den första och sista delen av resan saknas. Särskilda behov av att ta med cykel ombord kan även finnas i skärgårdstrafiken, inte minst mellan platser där andra transportmedel än cykel inte är tillåtna. Utöver det kan det vara relevant för linjer som trafikerar områden som är populära för cykelturism och rekreationscyklning.

Om man bortser från båt är antalet cyklar som kan tas med ombord generellt väldigt begränsat och antalet cyklar konkurrerar tydligt med antalet sittplatser i fordonet. På- och avlastning av cyklar kan innebära ett extra arbetsmoment för ombordpersonalen och riskerar även att innebära extra tidsåtgång vid hållplatserna. Även om det finns mycket få studier genomförda gällande potentialen i att erbjuda möjlighet att ta med cykel ombord bedöms den vara betydligt mindre än potentialen i satsningar på bra cykelparkeringar och hyrcykelstationer vid ankomsthållplatsen. Sådana satsningar bedöms kunna ge betydligt fler resenärer möjlighet att på ett smidigt sätt kombinera cykel och kollektivtrafik.

Kampanjer

För att få resenärer att våga prova nya resesätt och uppmuntra till beteendeförändringar och på så sätt öka effekten av övriga åtgärder bör kampanjer och olika typer av ”prova på”- erbjudanden genomföras. Kampanjerna riktas till resenärer i områden där man först säkerställt att de grundläggande förutsättningarna för att kombinera cykel och kollektivtrafik är på plats, dvs. att det finns cykelanslutningar och cykelparkering. Störst effekt fås genom att kombinera information om exempelvis en ny cykelparkering eller ny anslutning vid hållplats med ett prova-på-erbjudande.

Viktigt att tänka hela stråk och samverkan

Konceptet ”Cykelvänlig kollektivtrafik” har delvis fokus på en kollektivtrafikknutpunkt i taget. Att konceptet utgår från knutpunkterna beror på att det är där kollektivtrafiken är som starkast, vilket ger de bästa möjligheterna för en attraktiv kombinationsresa. För att kombinationsresan ska bli möjlig krävs dock att hela resan fungerar och att både starthållplats och sluthållplats erbjuder den funktionalitet som resenären behöver.

En pendlingsresa i Västra Götaland går ofta mellan olika kommuner och under resan utnyttjar kombinationsresenären såväl statliga som kommunala vägar och faciliteter, vilket innebär att ett stort antal aktörer behöver involveras för att få till ”hela resan”-perspektivet; exempelvis Trafikverket, kommunerna, VGR, Västrafik samt operatörer av hyrcyklar och andra mikromobilitetstjänster. En avgörande faktor för att lyckas med utvecklingen av kombinationsresor blir därför samverkan. För att uppnå ett effektivt och framgångsrikt samarbete behövs en regional aktör som tar det övergripande ansvaret och fungerar som samordnare och initiativtagare.

kontaktpersoner:

aako.raoofi@vgregion.se

Karin.ryberg@vasttrafik.se