



LUND UNIVERSITY

Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik

Alm, Jens; Thoresson, Karin; Koglin, Till

2023

Document Version:
Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Alm, J., Thoresson, K., & Koglin, T. (2023). *Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik*. (K2 Workingpapers; Vol. 2023, Nr. 4). K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Total number of authors:
3

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00



K2 WORKING PAPER 2023:4

Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik

Jens Alm, Karin Thoresson och Till Koglin



Datum: april 2023
ISBN: 978-91-89407-29-9
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2023:4

Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik

Jens Alm, Karin Thoresson och Till Koglin

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning.....	4
1. Introduktion	6
1.1. Rapportens syfte och disposition.....	6
2. Forskningsöversikt	7
3. Kvalitativ analys av dokument och intervjuer	10
3.1. Kombinerat resande i regionala visioner, strategier och utredningar	10
3.2. Hinder, avsaknad av konsensus och en gemensam färdriktning.....	11
4. Workshop	14
4.1. Styrkor, svagheter, möjligheter och hot	14
4.2. Framtiden	15
5. Slutsatser och rekommendationer	16
6. Referenslista	17

Förord

Ökade möjligheter till kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik är ingen ny policyåtgärd för att främja ett hållbart resande. I *Framtidens resor och transporter – Proposition 2008/09:35* framhölls det att kombinerade resor mellan gång/cykel och kollektivtrafik bör underlättas, samt att det krävs att hela resan fungerar om ökad cykling ska kunna bidra till ett hållbart resande. Femton år senare är detta fortfarande snarare en vision än en realitet. Forskningsprojektet CYNKA, som genomförts vid VTI och K2, har utifrån en översyn av tidigare forskning och empiriska studier av Region Skånes arbete med kombinationsresor syftat till att fördjupa kunskapen i en svensk kontext. Denna rapport beskriver översiktligt resultaten från studien. Vår ambition är att tillgängliggöra kunskap som kan bidra till att arbetet med resor i kombinationen cykel och kollektivtrafik kan utvecklas och få större genomslag i planeringen.

Studien har genomförts av författarna själva som också ansvarar för rapportens innehåll.

Tack till Trafikverket och K2 för finansiering av projektet. Ett stort tack riktas även till projektets referensgrupp samt till de personer som ställt upp på intervjuer och deltagit i en workshop under projektets gång.

Lund, april 2023

Jens Alm

Projektledare

Sammanfattning

Föreliggande rapport syftar till att översiktligt rapportera resultaten från forskningsprojektet *CYNKA: Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik för regional Arbetspendling*. Rapporten sammanfattar de olika delar som utgjort projektet som pågått under perioden 2019–2022.

Tidigt i projektet genomfördes en litteraturstudie (*K2 Working Paper 2021:15*). Den visade bland annat att en välfungerande integrering av cykel och kollektivtrafik kan fungera som *ett* transportmedel genom kombinationen av de enskilda transportsättens fördelar. Synergierna mellan transportslagen har potential att göra kombinerad mobilitet konkurrenskraftig gentemot bilen gällande i) pris, ii) hastighet och iii) tillgänglighet. I den befintliga forskningen på området framhålls flera fördelar med ett kombinerat resande, bland annat kan det bidra till ökad folkhälsa, minskad trängsel, utsläpp och buller samt till en utvidgad och större arbetsmarknad. Men för att kombinationsresor ska fungera måste alla delar i hela-resan-perspektiv fungera och i det avseendet spelar planering och organisering en betydelsefull roll. Med kombinationsresor ökar kraven på koordinering och sömlösa övergångar, såväl under själva resan som mellan olika aktörers insatser och ansvarsområden.

I ett andra skede i forskningsprocessen genomfördes dels studier av policydokument, dels intervjuer med planerare, strateger och politiker. Dokumentstudien visade hur kombinerade resor framträder i policy, vilka mål som finns för dem eller som de väntas bidra till, samt hur de relaterar till strategiska handlingsinriktningar (om sådana kopplingar finns). Intervjuerna syftade till att kartlägga och fördjupa förståelsen av olika aktörers perspektiv och intressen i relation till kombinerat resande. Av intervjuerna framgår att kombinerade resor mellan cykel och kollektivtrafik hittills inte har varit ett prioriterat område i praktiken, trots att målsättningar finns i regionala utvecklingsstrategier. Inom kollektivtrafikområdet har fördubblingsmålet stått i centrum och i detta arbete har cykeln snarare setts som ett hinder för att uppnå en högre marknadsandel för kollektivtrafiken än som ett medel att nå övergripande regionala mål. Även om det har funnits strategiska initiativ att utreda frågan och forma visioner för kombinerat resande inom Skånetrafiken – ett arbete som i regel burits av enskilda strateger – ges en entydig bild att dessa initiativ inte har fått genomslag. Det indikerar ett svagt mandat att omsätta övergripande handlingsinriktningar i praktiken och ett svalt politiskt intresse. Ytterligare en svårighet är beroenderelationer mellan olika planeringsnivåer och organisationer, främst mellan kommuner, Region Skåne och Trafikverket, men även inom Region Skåne. Även om Trafikverket och kommuner i olika grad arbetar med att förbättra möjligheterna att ta sig med cykel till och från hållplats och station finns det fortfarande en betydande förbättringspotential avseende exempelvis ett sammanhängande och gent cykelnät.

I ett avslutande skede av projektet arrangerades en workshop. Ett resultat av den var att många deltagare delade uppfattningen att det finns en stor potential för Region Skåne att arbeta med kombinationen cykel och kollektivtrafik, bland annat eftersom det finns ett väl utbyggt järnvägsnät i Skåne. Flera ansåg också att regionen har gjort betydelsefulla

insatser för att främja cykling samt att det på många platser är relativt korta avstånd. I dagsläget finns emellertid ingen aktör som har ansvar för helheten avseende kombinationen cykel och kollektivtrafik vilket försvårar genomförandet av antagna strategier. Enligt workshop-deltagarna är ytterligare en försvårande omständighet att bilnormen fortfarande är stark, vilket bland annat yttrar sig i motstridiga planeringsinitiativ och oklara prioriteringar. Kommuner satsar ofta på både bil och cykel och det finns sällan en tydlig vilja eller önskan att prioritera ner biltrafik till förmån för hållbara färd sätt.

En slutsats av studien var att både behovet av koordinering mellan olika aktörer och planeringsnivåer och behovet av ändrad inriktning gör det svårt att gå från mål och strategi till praktik och genomslag i planeringen. Trots det är det nödvändigt att försöka hitta sätt att överkomma dessa barriärer om mål om kombinerat och hållbart resande ska kunna nås. En nyckelfråga handlar om ansvarsfördelningen mellan aktörer och att få till stånd ett tydligare helhetsperspektiv på kombinerade resor.

1. Introduktion

1.1. Rapportens syfte och disposition

Syftet med denna rapport är att översiktligt sammanfatta resultaten från projektet *CYNKA: Kombinerad mobilitet mellan Cykel och Kollektivtrafik för regional Arbetspendling*. Målet är att göra resultaten från projektets olika delar tillgängliga för behovsägare, intresserade personer och organisationer som arbetar med eller berörs av frågor om kombinerad mobilitet, i synnerhet mellan cykel och kollektivtrafik.

Det övergripande syftet med forskningsprojektet var att undersöka hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras på sätt som har potential att minska bilanvändningen med fokus på regional arbetspendling, med Skåne som fall. Centrala frågeställningar som väglett forskningen har varit:

1. Vilken potential och vilka lösningar för kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik har vetenskapligt stöd i den internationella forskningen med fokus på europeiska förhållanden?
2. Vilka mål, strategier och handlingsinriktningar återfinns i policy, strategier och utredningar inom den studerade regionen?
3. Vilka intressen i, möjligheter och hinder för kombinerad mobilitet ser olika aktörer i den studerade regionen?
4. Hur ser berörda aktörer på det framtida arbetet med utvecklingen av förutsättningar för kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik?

Dessa frågor korresponderar i stort med delstudierna inom projektet som ligger till grund för avsnitten i denna rapport: litteraturstudie, dokumentstudie, intervjustudie samt en workshop som genomfördes i projektets slutskede. Det mest omfattande och intressanta empiriska material som har analyserats inom projektet är de kvalitativa djupintervjuerna, men även av den kvalitativa studien av policydokument har bidragit till den empiriska delen av analysen. I rapportens sista kapitel presenteras slutsatser och några rekommendationer. En viktig del av det analytiska arbetet har också varit att sätta de olika delarna i relation till varandra. Exempelvis har litteraturstudie utgjort en grund för efterföljande delmoment, dokumentanalysen har bildat en fond för intervjuerna. Den sista frågan var utgångspunkt för workshopen då deltagarna fick ta del av preliminära resultat från de föregående delarna och blicka framåt.

2. Forskningsöversikt

I detta kapitel sammanfattas resultaten från den litteraturstudie som gjordes inom projektet med inriktning på forskning om kombinerad mobilitet mellan kollektivtrafik och cykel. Resultatet av arbetet publiceras i form av ett *K2 Working Paper* (2021:15). Syftet med litteraturstudien var att beskriva forskningsområdet samt det vetenskapliga stödet för vilken potential kombinerat resande har, vilka effekter det finns med ökat kombinerat resande, vilka goda exempel det finns samt vilken organisation och finansiering som måste finnas för att ett kombinerat resande ska kunna realiserars.

En välfungerande integrering av cykel och kollektivtrafik kombinerar de enskilda transportsättens fördelar så att funktionen närmast kan betraktas som *ett* transportmedel. Cykling är effektivt på kortare distanser och möjliggör individuell flexibilitet medan kollektivtrafik och i synnerhet tåg är med sin hastighet är effektivare på längre avstånd (Kager et al., 2017; Shaheen & Chan, 2016). Synergierna mellan transportslagen kan göra kombinerad mobilitet konkurrenskraftigt gentemot bilen exempelvis gällande i) pris, ii) hastighet och iii) tillgänglighet. Beroende på kostnader och priser kan satsningar på ett kombinerat resande spela en central roll för att överbrygga luckor i det befintliga transportsystemet och ses också som ett potentiellt ekonomiskt genomförbart alternativ eftersom investeringar i cykelinfrastruktur är billigare och kräver mindre plats än en utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik (Kager et al., 2017; Pritchard et al., 2019). Vidare är kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor fördelaktiga eftersom de utgör ett mobilitetspaket som har förhållandevis låg kostnad, särskilt i jämförelse med bil, menar Kuhnimhof et al. (2010).

I fråga om hastighet framförs det i forskningen att cykel framför allt i kombination med exempelvis tåg och s.k. bus rapid transit (BRT) och andra former av snabbgående kollektivtrafik som jämförelsevis har långt mellan hållplatserna har störst potential att ersätta bilresor (Brons et al., 2009; Bachand-Marleau et al., 2011; Kager & Harms, 2017; Kager et al., 2017). I skärningspunkten mellan hastighet och tillgänglighet framkommer det i forskningen att användare av kombinerat resande accepterar längre cykelväg för att på så vis kunna undvika byten i kollektivtrafiken (Jonkeren et al., 2021) och att möjligheterna för ett kombinerat resande mellan cykel och kollektivtrafik genom tåg ökar om avståndet till stationen är högst 5 kilometer (Kager et al., 2017). Boende i stadskärnor använder i hög utsträckning gång eller kollektivtrafik för att ta sig till eller från stationer (Halldórsdóttir et al., 2017) varför störst potential att ersätta bilresor med kombinerade resor mellan cykel och kollektivtrafik finns i tätorter 15 km från större städers centrum (Bachand-Marleau et al., 2011). Detta gäller inte endast huvudresan utan även delresan där det kan ske en överflyttning från bil till cykel i transporten till och från stationen (Martens, 2004). Medan många använder sin privata cykel den första delen av resan till station eller hållplatsen kan sista delen av resan vara en utmaning. Om resenären inte ska behöva ha två cyklar (Villwock-Witte & Grol, 2015) är ett hyrcykelsystem en möjlighet för att ett underlätta ett kombinerat resande dörr-till-dörr (Jonkeren et al., 2021).

I forskningen framträder flera fördelar med en lyckad integrering av cykel och kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen som transportmedel. För det första kan det vara ett medel för att öka folkhälsan och minska trängseln (Krizek & Stonebraker, 2010, 2011). För det andra framförs även positiv påverkan på utsläpp och buller (Martens, 2004) och för det tredje en ökad andel resenärer i kollektivtrafiken samt en utvidgad och större arbetsmarknad (Geurs et al., 2016). En integrering av cykel leder också till en ökad valfrihet för resenärer, framför allt i urbaniserade områden (Kager et al., 2017).

För att kombinationen fullt ut ska realiseras har van Mil et al. (2021) identifierat flera faktorer i ”dörr-till-dörr-resan” som måste tas i beaktande. Dessa faktorer är klassificerade i tre huvudkategorier:

1. *First & last mile*
2. *Transit*
3. *Context*

Den första kategorin handlar i huvudsak om kvaliteten på cykelinfrastrukturen till och från stationer och är kopplad till aspekter som säkerhet och genhet. Exempelvis framförs breda cykelvägar – framför allt för oerfarna cyklister – som ett starkt incitament (Taylor & Mahmassani, 1996).

I kategorin *transit* berörs säkra och tillgängliga cykelparkeringar, utformning av stationer och kollektivtrafikfordon samt tillgänglighet, hastighet och frekvens i kollektivtrafiken. Gällande säkra och tillgängliga cykelparkeringar är det ett starkt incitament för att cykla till stationen. Särskilt när traditionen om att ta med cyklar ombord på fordon är låg (Villwock-Witte & Grol, 2015). Cyklar ombord kan ses som en utmaning (Krizek & Stonebraker, 2010, 2011). Men reserverad cykelplats ombord, information om lediga/upptagna platser, särskild tågagn för cyklister under rusningstid och avgift för att förboka en plats är exempel på åtgärder för att övervinna detta hinder (Cheng & Liu, 2012).

Den tredje kategorin *kontext* handlar i hög grad om kultur, attityder och användares beteenden. Enligt vissa studier förklaras individers val av transportmedel i stor utsträckning av individuella attityder till användandet av bil, cykel och kollektivtrafik (Heinen & Bohte, 2014). Annan forskning menar att detta är ett för snävt perspektiv och hävdar att det snarare rör sig om ett samspel mellan individuella, materiella och kulturella eller strukturella faktorer (Shove 2010; Shove et al. 2010; Watson 2012). I båda fallen finns emellertid skäl att kombinera olika åtgärder, exempelvis infrastrukturåtgärder med beteendepåverkande åtgärder. Den sistnämnda kategorin har mycket gemensamt med s.k. mobility management och kan handla om att genom information eller kampanjer påverka beteendet hos individer för att åstadkomma en överflyttning från bil till kombinerat resande mellan cykel och kollektivtrafik. Gällande kontext menar van Mil et al. (2021) att även transportplanering och -policy utgör ett kritiskt moment för att integrera cykel och kollektivtrafik. En horisontell och vertikal separation i termer av planering och organisation har pekats ut som kritiska barriärer för att sprida och integrera konceptet cykel och kollektivtrafik (Sherwin & Parkhurst, 2010; Kager & Harms, 2017) och andra studier har understrukt behovet av ett stärkt samarbete mellan myndigheter som har ett ansvar för den integrerade resans olika delar (Tønnesen et al., 2021).

Som tidigare forskning påvisar är det ett samspel av faktorer som måste tas hänsyn till i planeringen för ett ökat intermodalt resande. För detta krävs en integrerad planering och

policyinriktningar mellan ansvariga aktörer och organisationer som samspelar och inte motverkar varandra. Det är även av vikt att understryka att det inte finns *en* modell för kombinerade resor mellan cykel och kollektivtrafik men genom att ta hänsyn till ovan kategorier från van Mil et al (2021) är det möjligt att anpassa konceptet till lokala förhållanden.

3. Kvalitativ analys av dokument och intervjuer

I detta kapitel redovisas resultat från dokument- och intresseanalysen. Resultaten bygger på analyser av regionala dokument – både offentliga och interna – samt intervjuer med representanter för Trafikverket, Kollektivtrafiknämnden i Region Skåne, Skånetrafiken, Regional utveckling, Innovation Skåne, Burlövs kommun, Lunds kommun, Malmö stad, Staffanstorps kommun samt Tomelilla kommun. Intervjuerna genomfördes mellan november 2021 och mars 2022. Nedan sammanfattas resultaten.

3.1. Kombinerat resande i regionala visioner, strategier och utredningar

Som ett led i arbetet med denna studie analyserades ett tiotal policydokument med strategisk inriktning och med bäring på kombinerad mobilitet. Dessa inkluderade bland en cykelstrategi, utredningar om bland annat cykel på tåg och MaaS, strategier för regional utveckling, hållbar mobilitet samt länstransportplaner. Merparten av dem hade Region Skåne eller någon av dess förvaltningar som avsändare.

Den analytiska genomgången av dessa dokument visar att kombinerat resande finns med som inriktning och medel för mer övergripande mål om hållbar mobilitet och även i relation till regional utveckling, att vara en attraktiv region, med mera. I flera dokument förekommer ett antal olika mål som hör till olika nivåer – från lokal till internationell policynivå – och konflikter mellan dem berörs i mycket liten utsträckning. Ett mindre antal dokument är av en mer avgränsad och specifik karaktär, det gäller i synnerhet rapporterna om MaaS och om cykel på tåg. I många av dessa dokument förekommer mål och formuleringar om kombinerat resande, men för merparten av dem saknas fördjupningar och konkretisering av innebörden av och förutsättningarna för kombinerat resande.

Samtidigt som det är positivt med en strategisk inriktning på förbättrade möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik, och i förlängningen ett mer hållbart resande och en större tillgänglighet, finns det begränsningar kopplade till den övergripande karaktären i dessa strategier. Några av de svåraste frågorna, som handlar om ansvarsfördelning och koordinering samt avvägningar mellan olika mål och hänsyn, behandlas inte i de mer övergripande strategierna som samtidigt är de som kanske är intressanta för flest aktörer. Det är delvis politiska avvägningar som krävs, men det gör också strategierna mer verkningsslösa eftersom vad som kan betraktas som kärnfrågor kvarstår att hantera och lösa.

De mer avgränsade och i jämförelse mer konkreta utredningarna å andra sidan, kopplas inte i så stor utsträckning till det större sammanhanget och framstår snarast som enskilda

fördjupningar, de äger heller inte alls samma giltighet och har inte samma användningsområde som de dokument som antagits av en politisk nämnd eller av regionfullmäktige. I dessa utredningar behandlas vägval och alternativ för kombinerad mobilitet, liksom omvärldsförändringar och framtida utveckling – både möjligheter och utmaningar. Konflikter mellan olika hänsyn och resenärsgupper blir tydligare, i synnerhet när det gäller frågan om cykel på tåg som innebär en konflikt mellan kapacitet att ta emot många resenärer och möjligheten att ta med cykeln på tåget. Det begränsade utrymmet aktualiserar avvägningar som rör prioriteringar mellan olika grupper av resenärer. Den övergripande slutsatsen i flera av dessa dokument är att en mer framkomlig väg skulle vara att satsa på säkra cykelparkeringar och andra åtgärder som främjar kombinerat resande men inte innebär att cykeln tas med på kollektivtrafiken. En annan slutsats är också att regionen, eller Skånetrafiken, behöver ta en ledande roll för att driva utvecklingen framåt.

3.2. Hinder, avsaknad av konsensus och en gemensam färdriktning

Även i intervjuerna framhålls att Skånetrafiken bör ta en ledande roll i arbetet med kombinerad mobilitet. Men frågan har haft låg prioritet i organisationen – både strategiskt och operativt, enligt intervjupersonerna. Även om Skånetrafiken under 2016 utarbetade ett internt PM om hur organisationen ska förhålla sig till cyklar och kollektivtrafik (Region Skåne, 2016) har få (om några) betydande steg tagits sedan dess. En strateg framhåller att kombinerad mobilitet prioriterats högt i Skånetrafikens tidigare verksamhetsplan, som beslutades 2018, men att kombinerad mobilitet saknas i nuvarande plan. En person inom Skånetrafiken som arbetar med kombinerad mobilitet säger att varken lokala eller regionala politiker är emot frågan men inte heller särskilt intresserade. Dessutom framkommer det i intervjuerna att det under många år saknats samarbete i frågan mellan regionförvaltningarna Skånetrafiken och Regional utveckling. Först när en person anställdes 2020 för att ansvara för kombinerad mobilitet i Skånetrafiken inleddes ett utbyte mellan förvaltningarna, enligt en intervjuperson på Regional utveckling. Då var det fortfarande oklart för organisationen varför och hur de skulle arbeta med detta. På så sätt kommer, enligt en strateg på Skånetrafiken, kombinerad mobilitet inte vara någons angelägenhet och prioriteringen har aldrig funnits hos ledningsgruppen, något som fortfarande inte har förändrats. Det finns också röster som pekar på brist på innovation, brist på energi och engagemang för att ta itu med frågan. En politiker i Kollektivtrafiknämnden konstaterar att de inte varit särskilt tydliga i styrdokumentet för Skånetrafiken vad som ska åstadkommas med kombinerad mobilitet. I stället menar flera respondenter att Skånetrafiken endast agerar utifrån de transportfrågor som organisationen har huvudmannskapet för [kollektivtrafiken] och att organisationens eget mål om att fördubbla marknadsandelen för kollektivtrafiken till 2030 är det mål som i störst utsträckning påverkar Skånetrafikens arbete. En intervjuperson förklarar:

Jag har upplevt att vi har väldigt dålig koll på vad dom styrande dokumenten egentligen säger och vi har jätbra koll på den målbild kring marknadsandelsmål till exempel som regionen förmedlar, men vi har inte koll

på det framåtlutade budskapet i våra styrande dokument. Dom har faktiskt pekat ganska tydligt i vissa riktningar och även då skrivet förväntningar. Om det är så att vi inte vill se det eller inte bryr oss eller om vi liksom inte... nej, jag vet inte. Det känns... jag kan häpna lite över det att vi inte använder oss mer av dom styrande dokumenten.

Samtidigt understryker en annan respondent att de styrande dokumenten inte är så styrande och att de är ganska vaga i den meningen att man förmodligen skulle kunna göra vad som helst. Emellertid framkommer att Skånetrafikens snäva fokus på fördubblingsmålet får konsekvenser för förverkligandet av de regionala övergripande strategierna kopplat till hållbart resande då Skånetrafiken endast tar ansvar för resan från hållplats till hållplats i stället för att inneha ett dörr-till-dörr-perspektiv som ett flertal respondenter menar att organisationen bör ha. Fokuset på fördubblingsmålet påverkar även cykelns roll för det hållbara resandet. Det finns ingen samsyn i Skånetrafiken på vilket sätt cykeln ska hanteras i kollektivtrafiken. Bristen på denna samsyn är en av orsakerna till att organisationen inte kommer vidare i frågan. En intervjuperson understryker att cykel inte är en stor fråga för Skånetrafiken och att frågan om mobilitet ur ett bredare perspektiv än traditionell kollektivtrafik inte är något som diskuteras på enhetsövergripande möten på Skånetrafiken. Vidare finns det enligt intervjuerna flera personer i ledande positioner inom organisationen som anser att cykler är ett hinder för att nå marknadsandelsmålet snarare än ett medel för att nå regionala mål kopplade till bland annat hållbar mobilitet eftersom cykeln anses ta upp utrymme som skulle kunna användas för andra resenärer, kan leda till förseningar i tidtabellen och därmed göra kollektivtrafiken mindre attraktiv. Detta trots att den regionala cykelstrategin pekar på att det ska vara möjligt att ta cykeln ombord på kollektivtrafiken (Region Skåne, 2017).

Det finns inte bara hinder inom organisationen utan även i den vardagliga kollektivtrafiken. Personer inom Skånetrafiken som testat kombinerade resor i sitt arbete uppger själva att man inte känner sig välkommen med en cykel ombord på tåg och att det inte är en bra kundupplevelse. Enligt dem saknas det till exempel information om huruvida det behövs en cykelbiljett, i vissa fall föreligger svårigheter att nå perrongen med cykel och oklarheter om var man ska stå med cykeln på perrongen när tåget kommer, vilken dörr i tåget man ska använda för att komma till platserna som finns avsedda för cykel, hur du fäster din cykel när du väl är inne i tåget och att utformningen av tåget kräver på- och avstigning med cykel från samma dörr. Allt ansvar vilar dock inte på Skånetrafiken. Trafikverket ansvarar för perrongerna och Skånetrafiken har inte behörighet att arbeta med åtgärder där även om det framkommer i intervjuerna att det är något de önskar göra. Frågan om att bygga om Pågatågen har diskuterats inom organisationen, men arbetet visade sig vara för omfattande och kostsamt och eftersom tågen har ungefär halva sin tekniska livslängd kvar kommer troligen samma utmaningar med cyklar ombord att finnas kvar till nästa upphandling.

För att det kombinerade resandet ska kunna utvecklas påpekar flera intervjupersoner att Skånetrafiken måste få ett bredare och utökat uppdrag från politiken. Detta är nödvändigt för att organisationen ska kunna arbeta mer framåtblickande och inte stirra sig blind på marknadsandelsmålet. I stället föreslår en person inom Skånetrafiken att de globala målen för hållbar utveckling och målet om säkra, prisvärda, tillgängliga och hållbara transportsystem (11.2) skulle kunna vara vägledande för Skånetrafikens arbete. I ett

sådant arbete detta verkar det råda enighet om att Skånetrafiken ska vara den aktör som ska driva transporter ur ett bredare perspektiv så att det regionala arbetet med hållbar mobilitet utgår från samhällets och regionens bästa i stället för kollektivtrafiken och Skånetrafikens bästa. I detta perspektiv ska hållbara transportmedel komplettera i stället för att konkurrera med varandra och enligt flera intervjupersoner bör Skånetrafiken vara drivande i denna fråga. En av intervjupersonerna framhåller:

Utöver att vi ska bedriva kollektivtrafiken, så skulle vi vara världsmästare på att förstå hur människor förflyttar sig och varför dom gör det, och hur behoven kommer att förändra sig i framtiden. Det skulle vi vara världsmästare på, så även om vi bara skulle jobba med kollektivtrafiken, så skulle vi vara jävligt kunniga på det. En av dom stora utmaningarna som finns, rent generellt, att förflytta människor. Och då kan man ju fundera på, är det samhället som fortfarande ska finnas 2030, eller behöver samhället faktiskt förändra sig, som en del ur hållbarheten. som aktör så borde man inte bara acceptera, utan man borde liksom fundera tillsammans med andra, var vill vi hamna, var vill vi komma. Liksom vad är målen. Det ska ju inte bara bli så, utan vi ska kanske driva utvecklingen.

Men detta utökade uppdrag innebär per automatik inte att genast blir inriktat på kombinerat resande. Det framförs att Skånetrafiken måste göra en ganska stor resa som organisation i fråga om resurser, strategier och kompetenser och att organisationen måste bli större i sitt agerande.

Även om det i intervjuerna framhålls att Skånetrafiken bör ta en mer framträdande roll är det också viktigt att understryka att Trafikverket och kommuner har utmaningar inom områden där de har ansvar för ett kombinerat resande. Ett sådant område är den anslutande cykelinfrastrukturen till och från stationer och hållplatser – ett ansvar som vilar på både kommuner och Trafikverket. En fråga som tagits upp av en representant från Trafikverket är tolkningen av väglagen (1971:948). För närvarande kan organisationen inte bygga fristående cykelvägar och de behöver i stället byggas längs med allmänna vägar vilket kan vara en utmaning i främjandet av det kombinerade resandet. Det framkommer också i intervjuerna att det finns en avsaknad av cykelvägar längs med det nationella vägnätet till och från hållplatser och stationer vilket gör infrastrukturen osäker att använda. Men det råder också brister på lokala cykelvägsnätet i fråga om genhet, komfort och säkerhet till och från stationer och hållplatser. En företrädare för Malmö stad betonar att det finns en utmaning med för många kommuner geografiskt nära varandra – där alla har sina egna sätt att (eller inte) främja cykel- och biltrafiken vilket gör frågan om intermodalitet mellan cykel och kollektivtrafik inom regionen mycket komplex då kombinerade resor ofta handlar om resor över kommungränserna.

4. Workshop

Den 1 juni 2022 genomfördes en workshop i Lund. Medverkande vid workshopen var representanter från skånska kommuner, Region Skåne, Västtrafik, Trafikverket, K2 och Cykelcentrum. Vid workshopen presenterades resultat från forskningsprojektets intressentanalys som baserades på intervjuerna med olika aktörer. Efter denna inledning följde två interaktiva inslag: en SWOT¹-analys av intermodala cykel och kollektivtrafikresor i Skåne (del 1) och en scenario-baserad övning med ett lite längre tidsperspektiv (del 2). Workshopen avslutades med reflektioner från representanter för K2 respektive Cykelcentrum vid VTI.

4.1. Styrkor, svagheter, möjligheter och hot

Bland de *styrkor* som identifierades av deltagarna var att Skåne har ett väl utbyggt kollektivtrafikenät med många tågstationer och stationssamhällen och att det finns en uttalad intention i strategiska dokument att prioritera hållbara transportslag. Två ytterligare styrkor var befintliga satsningar på cykelinfrastruktur och att regionen ansågs vara förhållandevis tät med korta avstånd.

De var främsta *svagheter* som deltagarna i workshopen såg var att det uppdelade ansvaret mellan kommun, region och statlig myndighet är en utmaning, särskilt i mindre kommuner kan detta innebära större nackdelar för utvecklingen av cykelnätet, samt att det inte alltid finns bra cykelparkeringar i närheten av kollektivtrafiken. Det är en svaghet att ingen aktör har ansvar för helheten, när det gäller kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik. En annan svaghet som identifierades i regionen var stora skillnader med avseende på tillgänglighet i östra och västra Skåne. Ytterligare två exempel var bristande koordinering mellan olika kommuners planering och att den politiska viljan att inte fortsätta prioritera bilen är för svag (när det kommer till faktiska prioriteringar).

Den tredje kategorin *möjligheter* inkluderade kollektivtrafiksystemet som en ryggrad eller bas för kombinerat resande, fritidscyklning och turism (bland annat i östra Skåne) som utvecklingsområde, att utveckla bebyggelse i stationsnära lägen, att utveckla sommarbussar och sommartåg för att möta en annan typ av resor och resenärer (turism utan bil), att utveckla biljettutbudet för att främja ett kombinerat resande och en större utjämning över rusningstider för att utnyttja kapaciteten bättre. Möjligheten att ta betalt för säkrare cykelparkeringar diskuterades, men flera deltagare hade intrycket att det fanns en hög priskänslighet hos användaren.

Under den sista kategorin i analysen, *hot*, togs bland annat följande aspekter upp: säkerhetsaspekter som cykelstölder, bristande helhetsperspektiv i planeringen av

¹ SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

kombinerade resor, ansvarsfördelningen (och regleringen av den) mellan olika organisation blir ibland en barriär. Konflikterna mellan olika gruppers tillgänglighet kommer inte att minska, exempelvis med ett ökat kollektivtrafikresande ökar behovet av kapacitet. Andra hot som nämndes var ihållighet som kritisk faktor (att inte ge upp för tidigt när nya lösningar prövas) och politiska beslut som inte ligger i linje med uppsatta mål. Kombinerade resor är inte bara en fråga om infrastruktur, och det ansågs även viktigt med en tydlighet till medborgarna om deras roll i omställningen.

4.2. Framtiden

Den andra delen av workshopen var framåtblickande. Deltagarna ombads reflektera över hur en positiv utveckling för kombinerat resande skulle kunna se ut på 10–15 års sikt. Vad skulle behöva hända? Bland de aspekter och reflektioner som togs upp på workshopen fanns vikten av att ta hänsyn till rättviseaspekter, bland annat i relation till Skånes geografi, att ta hjälp av ”marknaden” för bättre affärsmässiga förutsättningar, att se kombinerat resande som en viktig regional fråga och inte uteslutande en kollektivtrafikfråga, samt att i högre utsträckning arbeta för högre tillgänglighet snarare än mer transporter. Det senare avsåg exempelvis att ”planera nära” och att utgå ifrån stationsnära lägen och cykelvägnätet. Frågan om yta i städer ansågs viktig nu och i framtiden, en minskad biltrafik i städer tar mindre yta i anspråk. Flera deltagare framhöll att fyrstegsprincipen skulle kunna fungera bättre och att det satsas för lite resurser på åtgärder i steg 1 och steg 2.² Detta relaterades till Trafikverkets tolkning av sitt uppdrag och dess avgränsningar. En önskvärd utveckling som uttrycktes i workshopens andra del var ett förändrat förhållningssätt till bilen i planeringen och i samhället i bredare mening – att bilen kan komma att vara en möjlighet men inte en nödvändighet för tillgängligheten, dvs. att transportsystemet ska möjliggöra att människor kan klara sig (lika) bra utan bil.

² Steg 1: Att överväga åtgärder som påverkar behovet av transporter och valet av transportsätt. Steg 2: Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. (www.trafikverket.se)

5. Slutsatser och rekommendationer

Det övergripande syftet med CYNKA var att undersöka hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras på sätt som har potential att minska bilanvändningen med fokus på regional arbetspendling, med Skåne som fall.

Gällande frågan vilken potential och vilka lösningar för kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik som har vetenskapligt stöd i den internationella forskningen med fokus på europeiska förhållanden framgår det i litteraturoversikten att cykling och kollektivtrafik har potential att fungera som *ett* transportmedel om rätt förutsättningar föreligger, som i alla delar tar utgångspunkt i hela-resan-perspektiv. Ett sådant intermodalt alternativ kan, med rätt utformning, vara konkurrenskraftigt gentemot bilen i fråga om pris, hastighet och/eller tillgänglighet. Lösningar som den internationella forskningen med fokus på europeiska förhållanden tar utgångspunkt i handlar nästan uteslutande om att *inte* ta med cykeln ombord i kollektivtrafiken utan i stället äga fler cyklar eller ta del av ett hyrcykelsystem för att kombinera resandet från punkt A till B. Det finns stöd i forskningen för att ett främjande av hållbara och intermodala resor kräver en kombination av olika styrmedel och åtgärder samt ett helhetsperspektiv.

I fråga om vilka mål, strategier och handlingsinriktningar som återfinns i policy, strategier och utredningar Region Skåne framkommer tydliga mål kring kombinerat resande i cykel- och hållbar mobilitetsstrategierna att kombinerat resande även finns med och även i relation till som inriktning och medel för mer övergripande mål om regional utveckling och att vara en attraktiv region.

Intervjuerna som genomfördes i projektet visade dock att finns det begränsningar kopplade till de övergripande strategierna och deras genomslag i planeringen. Ansvarsfördelning och koordinering samt avvägningar mellan olika mål och hänsyn, behandlas inte vilket medverkar till att göra strategierna mer verkningslösa eftersom vad som kan betraktas som kärnfrågor kvarstår. Kopplat till frågan om vilka intressen i, möjligheter och hinder för kombinerad mobilitet olika aktörer ser i Skåne lyfts det fram att regionen har ett väl utbyggt kollektivtrafiknät med många tågstationer och stationssamhällen samt att Skåne är en jämförelsevis tät region och det är korta avstånd vilket utgör en bra grund för ett kombinerat resande. Men det finns ingen aktör i dagsläget som har ansvar för helheten och dessutom råder det målkonflikter mellan regionala förvaltningar, kommuner, och resenärer vilket försvårar arbetet.

När det kommer till frågan hur berörda aktörer ser på det framtida arbetet med utvecklingen av förutsättningar för kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik framförs att fokus bör förflyttas från resor med kollektivtrafik till ett hållbart resande och en strävan mot ett minskat bilberoende utan förluster i tillgänglighet.

En övergripande rekommendation till de aktörer som har målsättningar om eller med bäring på kombinerat resande är att det krävs ett ökat ledarskap och en bättre samordning för att driva utvecklingen framåt, vilket gäller både de uppdrag som styrs av politiken och det strategiska arbetet på regional nivå.

6. Referenslista

- Bachand-Marleau, J., Larsen, J. & El-Geneidy, A.M. (2011). Much-anticipated marriage of cycling and transit. How will it work? *Transp Res Rec J Transp Res Board*, 2247, 109-117
<https://doi.org/10.3141/2247-13>
- Brons, M., Givoni, M., & Rietveld, P. (2009). Access to railway stations and its potential to increase rail use. *Transp Res Part A: Policy Pract*, 43, 136-149 <https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.08.002>
- Cheng, Y. H. & Liu, K. C. (2012). Evaluating bicycle-transit users' perceptions of intermodal inconvenience, *Transp Res Part A: Policy Pract*, 46(10), 1690–1706. doi: 10.1016/J.TRA.2012.10.013
- Geurs, K. T., La Paix, L. & Van Weperen, S. (2016). A multi-modal network approach to model public transport accessibility impacts of bicycle-train integration policies, *European Transport Research Review*, 8(4), 1–15. doi: 10.1007/S12544-016-0212-X.
- Halldórsdóttir, K., Nielsen, O. A. & Prato, C. G. (2017). Home-end and activity-end preferences for access to and egress from train stations in the Copenhagen region, *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(10), 776–786. doi: 10.1080/15568318.2017.1317888.
- Heinen, E. & Bohte, W. (2014). Multimodal commuting to work by public transport and bicycle: attitudes toward mode choice. *Transp Res Rec J Transp Res Board* 2468:111–122. <https://doi.org/10.3141/2468-13>
- Jonkeren, O., Kager, R., Harms, L., & te Brömmelstroet, M. (2021). The bicycle-travellers in the Netherlands: personal profiles and travel choices. *Transportation*, 48, 455-476
<https://doi.org/10.1007/s11116-019-10061-3>
- Kager, R. & Harms, L. (2017). Synergies from improved cycling-transit integration: towards an integrated urban mobility system. *International Transport Forum Discussion Paper*, no 2017–23
- Kager, R., Bertolini, L., & Te Brömmelstroet, M. (2017). Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. *Trans Res Part A*, 85, 208-219
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.015>
- Krizek, K.J. & Stonebraker, E.W. (2010). Bicycling and transit. A marriage unrealized. *Transp Res Rec J Transp Res Board*, 2144, 161-167 DOI: 10.3141/2144-18
- Krizek, K.J. & Stonebraker, E.W. (2011). Assessing options to enhance bicycle and transit integration. *Transp Res Rec J Transp Res Board*, 2217, 162-167 <https://doi.org/10.3141/2217-20>
- Kuhnimhof, T., Chlond, B. & Huang, P.-C. (2010). Multimodal Travel Choices of Bicyclists: Multiday Data Analysis of Bicycle Use in Germany, *Transp Res Rec J Transp Res Board*, 2190(1), 19–27 doi: 10.3141/2190-03
- Martens, K. (2004). The bicycle as a feeding mode: experiences from three European countries. *Transp Res Part D: Trans & Env*, 9, 281–294 <https://doi.org/10.1016/j.trd.2004.02.005>
- Nuruzzaman, R., Negro, C., Schneider, T., Koglin, T. & Alm, J. (2021), *Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik – En litteraturöversikt*. K2 WORKING PAPERS 2021:15.
- Pritchard, J. P., Stepniak, M. & Geurs, K. T. (2019). Equity analysis of dynamic bike-and-ride accessibility in the Netherlands. In K. Lucas et al. (Eds.) *Measuring Transport Equity*. Elsevier, p. 73–83. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814818-1.00005-6>
- Region Skåne (2016). *Cykel ombord på buss och tåg i Skåne*.
- Region Skåne (2017). *Cykelstrategi för Skåne*.
- Shaheen, S. & Chan, N. (2016). *Mobility and the Sharing Economy: Potential to Overcome First- and Last-Mile Public Transit Connections*, UC Berkeley: Transportation Sustainability Research Center.
<https://doi.org/10.7922/G2862DN3>

- Sherwin, H., & Parkhurst, G. (2010). The promotion of bicycle access to the rail network as a way of making better use of the existing network and reducing car dependence. *European Transport Conference*, Glasgow October 2010
- Shove, E. (2010). Beyond the ABC: climate change policy and theories of social change. *Environment and Planning A* 42(6), 1273-1285. <https://doi.org/10.1068/a42282>
- Shove, E. & Walker, G. (2010) Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy* 39(4), 471-76. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.019>
- Taylor, D. & Mahmassani, H. (1996). Analysis of Stated Preferences for Intermodal Bicycle-Transit Interfaces, *Transp Res Rec J Transp Res Board*, 1156(1), 86–95. <https://doi.org/10.1177/0361198196155600111>
- Tønnesen, A., Knapskog, M., Uteng, T.P., & Visnes Øksenholt, K. (2021). The integration of active travel and public transport in Norwegian policy packages: A study on ‘access, egress and transfer’ and their positioning in two multilevel contractual agreements. *Research in Transportation Business & Management*, 40, 100546 <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100546>
- van Mil, J.F.P., Leferink, T.S., Annema, J.A., & van Oort, N. (2021). Insights into factors affecting the combined bicycle-transit mode. *Public Transport*, 13, 649-673 <https://doi.org/10.1007/s12469-020-00240-2>
- Villwock-Witte, N. & van Grol, L. (2015). Case Study of Transit–Bicycle Integration: Openbaar Vervoer-fiets (Public Transport–Bike) (OV-Fiets), *Transp Res Rec J Transp Res Board*, 2534(1), 10–15. <https://doi.org/10.3141/2534-02>
- Watson, M. (2012). How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system. *Journal of Transport Geography*, 24, 488-496 <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.002>



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

