

Styrelsen	2025-06-13
Handling nr	7.2
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2025-06-03
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Utredning cykel ombord på landsbygdsbuss

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

Cykel ombord på landsbygdsbuss

Bakgrund

I Västtrafiks uppdrag för 2025-2027 framgår regionens ambitioner att stärka kopplingen mellan cykel och övrig mikromobilitet med kollektivtrafiken. En del i detta är att utreda möjligheten att ta med cykel på landsbygdsbuss.

Det finns stor potential i kombinationsresan mellan cykel och kollektivtrafik. Cykeln ökar kollektivtrafikens upptagningsområde och är ett flexibelt sätt att lösa transporten till och från hållplats. Cykeln ger också ökad tillgänglighet, då den gör det möjligt att ta sig en liten bit längre än till närmsta hållplats och nå en kollektivtrafikknutpunkt med bättre utbud och service. Kollektivtrafikens del i kombinationsresan är att kunna ta resenären över ett betydligt större område än om bara cykel hade nyttjats.

För att kombinationsresan ska fungera måste dock rätt förutsättningar finnas. Det måste vara cykelbart till hållplats, och väl vid hållplats behöver cykeln kunna tas med ombord eller parkeras tryggt och säkert. Om en större population ska kunna resa kombinerat är det mest effektivt att lämna cykeln vid hållplats, alla kommer inte kunna ta med sig sin egen cykel ombord. Efterfrågan att möjliggöra för cykel ombord på buss kommer främst från resenärer som ser potentialen i att lösa resan dörr-till-dörr, med en cykelresa både före och efter kollektivtrafikresan.

Västtrafiks riktlinjer för buss tydliggör att det finns fyra olika fordonstyper: Citybuss, Landsbygdsbuss, Komfortbuss samt Citykomfortbuss. För uppdraget är endast Landsbygdsbuss och Komfortbuss relevant då dessa trafikerar gles- och landsbygd i regionen. Gemensamt för dessa två fordonstyper är att sittplatser kravställs och prioriteras framför flexyta och dörrar, då resenären ska resa sittandes med säkerhetsbälte. Flexytan är den yta mitt i bussen där barnvagnar, rullstolar och bagage samsas. På Landsbygdsbuss kan stående passagerare förekomma kortare sträckor.

Möjlig utformning för cykel ombord

Det finns tre alternativ för att kunna ta med cykel ombord på buss.

1. Platser för cykel inne i bussen.
2. Cykelhållare utanför bussen.
3. Cykel i bagageutrymme.

Platser för cykel inne i bussen

En till två cyklar skulle kunna få plats ombord på bussen, exempelvis på flexytan mitt i bussen. Ur cyklistens perspektiv är det positivt att ta med cykeln in, det ger god uppsikt över cykeln. Om cykel ska tillåtas ombord är det viktigt att tydligt kommunicera antal tillåtna cyklar, var och hur de ska sättas fast trafiksäkert så att cyklar inte välter eller riskerar skada passagerare vid en hård inbromsning eller kollision. Det behöver också vara tydligt vad som gäller om det finns rullstolar, andra cyklar, barnvagnar eller skrymmande bagage ombord sedan tidigare när en cyklist går på. Först till kvarn-principen gäller idag, och föraren behöver ha befogenhet att neka en resenär om ytan redan är tagen. Är kommunikationen till resenären inte tillräckligt tydlig kring vad som gäller finns det risk för konflikter och obekväma situationer för föraren.

Att tillåta cykel inne i bussen kan också innebära att sittplatser behöver tas bort. En avvägning behöver då göras av vad som är mest värt, vilket kan skifta från fall till fall. Västtrafik tillämpar

visering i framdörr, men barnvagnar, rullstolar och rullatorer är undantagna regeln. En övervägning behöver göras huruvida cyklister också ska undantas viseringskravet om cykel ombord tillåts, eftersom de också går på i mittdörrarna.

Cykelhållare utanför bussen

För att inte ta bort platser för sittande inne i bussen, eller konkurrera med barnvagnar, rullatorer och annat bagage kan cyklar placeras på utsidan bussen. Inom EU är det idag inte tillåtet att placera cyklar framtill av trafiksäkerhetsskäl. En cykellösning utanför bussen behöver därför vara baktill.

Att ta med cyklar baktill ses som en relativt enkel och billig lösning, dock med begränsningen att max två cyklar kan tas med eftersom hållarna inte har kapacitet att bära fler. I Skåne tillämpas lösningen på samtliga regionbussar, men det är endast tillåtet att använda cykelställen under helgdagar. I angränsande länen Halland, Jönköping och Örebro tillåts upp till två cyklar baktill på regionbuss, även under högtrafik. I Värmland tillåts cykel ombord sommartid på linjer med tydlig koppling till turism och rekreation. I Värmland tillämpas bokning av cykelplats inför resan, i övriga exempel är det först till kvarn-principen som gäller.

Kostnaden för modifieringen av bussen varierar från 5 000 till 20 000kr per fordon, beroende på typ och fabrikat.

En annan lösning, liknande den med cykelställ monterade på cykelns bakvägg, är att installera en dragkula på bussen, och på denna fästa ett cykelställ. Denna lösning ses som ett möjligt framtida alternativ i Jönköpings län, då möjligheten att montera cykelställ på baksidan bussen riskerar att försvinna när fler busstillverkare väljer baksidor som inte är kompatibla med cykelställ.

Västtrafik har idag valt att inte ställa krav på att upphandlade bussar ska ha cykelställ baktill av flera anledningar. Främsta orsaken till detta är bedömningen att säkerhetsriskerna är för stora. Föraren behöver lämna sin plats för att säkerställa att cykeln sitter som den ska, vilket gör att både förare och resenär behöver vistas bakom bussen, i miljöer som kan vara både otrygga och trafikfarliga. Vidare försvinner möjligheterna till reklam baktill om cykelställ ska erbjudas, och de intäkter som reklamen ger. Vissa av Västtrafiks bussar närmar sig dessutom max tillåten längd, vilket omöjliggör cykelställ baktill, då skulle ekipaget bli för långt. Det finns också farhågor kopplade till förlängd restid när cykel tillåts ombord pga den tid det tar för lastning och lossning av cyklar.

Cykel i bagageutrymmet

På höggolvsbussar finns det bagageutrymme under golvet. Bagageutrymmet skulle kunna vara ett möjligt alternativ för att transportera cyklar. Från 1 januari 2027 kommer dock samtliga höggolvsbussar vara utfasade av tillgänglighetsskäl. Detta innebär att det inte kommer finnas bagageutrymme under golvet på bussen.

Möjligheter och utmaningar

Cykel ombord är en komplex fråga, med flertalet positiva och negativa aspekter att ta hänsyn till. Några är tydligt kopplade till specifika lösningar, medan andra är mer generella.

Möjligheter

Potentialen i cykel ombord ligger främst i den enskilda resenärens intresse, då den genom att kunna ta med cykel ombord i teorin enkelt kan ta sig dörr-till-dörr med egen cykel i kombination med kollektivtrafiken. Andra positiva effekter, som gagnar hela samhället är bl.a. ökat upptagningsområde för kollektivtrafiken och ökad tillgänglighet för individen, flexibilitet i resande och ökad fysisk aktivitet. Dessa fördelar är tydligt kopplade till kombinationsresan oavsett om den

sker med cykel som tas med ombord, genom att ta cykel till hållplats eller genom delade mikromobilitetslösningar.

I andra delar av Sverige och Europa är det främst inom turism- och rekreationssyfte som cykel ombord tillämpas. Vilken potential som finns i att tillåta cykel ombord i landsbygdstrafik, och om ett breddinförande i viss typ av trafik hade ökat resandet i stort med kollektivtrafiken är därför svårt att avgöra. Att det finns ett intresse på samhällsnivå är dock tydligt, från både insändare, intervjuer och svar i Västtrafiks egen undersökning Hållplats. Av de regioner som idag tillåter cykel ombord genom cykelställ baktill verkar farhågor om att det tar extra tid och att det skapar konflikter inte ha infunnit sig. Tjänsten används dock relativt sparsamt och främst av vana (samma) cyklister, alternativt under lågtrafik/helg. Ser man till potentialen i just landsbygdstrafik så kan cykel ombord öka tillgängligheten i områden, särskilt för resor inom eller mellan landsbygder där cykeln kan behövas för både första och sista biten, och där delade lösningar inte finns tillgängliga. Störst potential finns för individer utan tillgång till bil. Samtidigt rör det sig om få resenärer till antalet som kan använda tjänsten, då antalet cyklar som kan tas med per avgång är begränsat.

Resandet i landsbygdstrafik är generellt sett lägre, vilket skulle kunna innebära plats för cyklar inne på bussen. De reserelationer som är tyngst belastade går i de större stråken, med större orter som mål. Finns det tätortstrafik på slutmålet, minskar behovet av att ta med cykel ombord för att lösa sista biten av resan.

Utmaningar

Det finns ett flertal utmaningar kopplade till möjligheten att ta med cykel ombord i busstrafik. En starkt begränsande faktor är tillgängligt utrymme för cyklar. Även om det finns lösningar för att ta med cykeln i eller utanpå bussen är det ett fåtal cyklar som kommer kunna tas med. Det finns också tydliga utmaningar kopplade till säkerhet. Felaktig hantering eller brister i fastsättning, oavsett i eller utanpå bussen, kan innebära risker för passagerare, förare och andra trafikanter. Ytterligare utmaningar inkluderar restid och hur ruttplanering och tidtabeller behöver anpassas för eventuell extra tid för på- och avlastning av cykel. Restid är en viktig faktor att räkna med, då den totala restiden påverkar attraktiviteten för kollektivtrafiken i stort. En lösning kan vara att endast möjliggöra på- och avstigning från ändhållplatser eller knutpunkter längs linjen, det ställer dock stora krav på tydlig kommunikation. Att ta med cykel ombord kan även leda till konflikter resenärer emellan och obehagliga situationer för föraren gällande t.ex. vem som har rätt till platsen ombord, nedsmutsning, förseningar och stress.

Kostnaden för nya fordon med cykelställ eller ombyggnationen av fordonet är avhängigt lösningen som väljs. Cykelställ, spännband eller lyftarm är mindre utgifter i sammanhanget, men om sittplatser behöver tas bort eller modifieras blir kostnaderna högre, och har också konsekvenser på hur många betalande resenärer som kan tas med.

Den tjänst som erbjuds behöver också vara förutsägbar och praktisk. Det behöver vara tydligt för resenären att, och när det är möjligt att ta med sig cykel ombord. Det finns dock ändå inga garantier för att en cykel kan tas med såvida inte ett bokningssystem införs, vilket i sin tur innebär en investering och driftskostnad. En alternativ lösning behöver därmed finnas för resenären som inte får plats med sin cykel genom t.ex. hållplatsnära cykelparkering.

Alternativa lösningar för kombinationsresor

Som redan nämnts finns det ett flertal positiva effekter av att kombinera kollektivtrafik och cykel. De flesta av dessa går att uppnå genom alternativa lösningar där en privatägd eller delad cykel nyttjas för första och sista delen av resan. Potentialen för cykel ombord är begränsad eftersom antalet

cykelplatser endast kommer kunna uppgå till några få, oavsett vilken lösning som väljs. Alternativa sätt att främja kombinationsresan som har större potential är att verka för fler cykelparkeringar vid hållplats samt att verka för delade mikromobilitetstjänster.

Cykelparkering vid hållplats

Redan idag finns cykelparkering vid ett flertal hållplatser och det beskrivs i Hållplatshandboken hur Västtrafik ska utrusta hållplatser för att möjliggöra för fler att ta cykel dit. Ett viktigt arbete framåt blir att utifrån Hållplatshandboken analysera vilka hållplatser som har störst potential att stimulera till kombinationsresande och bygga ut cykelparkering utifrån denna potential. Faktorer man då behöver beakta är hur bra cykelinfrastrukturen är till hållplatsen, vilket kollektivtrafikutbud som finns samt hur många potentiella resenärer som väntas kunna cykla till hållplatsen. Tillsammans med kommuner och Trafikverket kan Västtrafik verka för att öka cykelbarheten till hållplatser och stationer, vilket också är ett fokusområde i den av Västra Götalandsregionen beslutade strategiska plan för ökad cykling i Västra Götaland. För Västtrafik kan det också vara värdefullt att till resenären kommunicera var det finns bra cykelparkering och hur reseupplevelsen kan bli bättre om cykel används för delar av resan.

Ett koncept för cykelparkeringsgarage är framtaget för att tydliggöra vad som krävs för att skapa en trygg, tillgänglig och attraktiv parkeringslösning i samverkan mellan Västtrafik och kommun. Cykelparkeringsgarage är lämpligt vid större knutpunkter där det finns stor cykelpotential. Marknaden för säker cykelparkering växer och nya parkeringslösningar presenteras kontinuerligt. Detta är något som kan utforskas vidare tillsammans med kommuner i regionen.

Delad mikromobilitet

Ett annat exempel på hur Västtrafik kan verka för att öka kombinationsresan är genom samverkan med aktörer som erbjuder delade mikromobilitetslösningar. I dag finns det både delade cyklar, elcyklar och elsparkcyklar i flera tätorter i Västra Götaland. Lösningarna är i dag antingen kommunalt upphandlade (t.ex. Styr&Ställ i Göteborg och Mölndal) eller tillhandahållna av en privat aktör (t.ex. elsparkcyklar genom Voi, Dott och Ryde). Inom ramen för Kraftsamling Mobilitet görs idag ett utforskande arbete kring delad mikromobilitet och vilken roll Västtrafik kan ha i att öka det kombinerade resandet med delad mikromobilitet och kollektivtrafik i kombination. I arbete utforskas både reseplanering och biljettsamarbete.

Sammanfattning och rekommendation

Sammanfattningsvis konstateras att cykel ombord på buss erbjuds på vissa platser i Europa och Sverige. Fördelen med att kunna ta med cykel ombord ligger främst i den enskilda resenärens intresse, då hen genom att kunna ta med cykel ombord i teorin enkelt kan ta sig dörr-till-dörr med egen cykel i kombination med kollektivtrafiken. Andra positiva effekter av att kombinera cykel och kollektivtrafik, t.ex. ökat upptagningsområde för kollektivtrafiken och större flexibilitet för resenären, är tydligt kopplade till kombinationsresan i sig, oavsett om den sker med cykel som tas med ombord, genom att ta cykel till hållplats eller genom delade mikromobilitetslösningar. Utmaningarna med att tillåta cykel ombord är flera; säkerhet för förare och resenärer, eventuell påverkan på restiden, förutsägbarhet i om cykeln kan tas med etc.

Potentialen för att öka kombinationsresandet genom att tillåta cykel ombord på buss är relativt liten då det endast går att få med ett begränsat antal cyklar per buss, oavsett vilken lösning som väljs. Om Västtrafik vill skapa ett system som främjar kombinationen mellan cykel och kollektivtrafik vore det mer angeläget, och av större nytta, att i första hand satsa på ökad cykelbarhet till hållplats, trygg

cykelparkering i anslutning till hållplats samt att verka för delade mikromobilitetslösningar. På så vis tillgodoses resenärens behov för både första- och sista delen av resan i större skala, tillgängligt för fler.

Källor

Cerny, J. & Dagers, T. (2016), "Study Bicycles on Board. Extension of bicycle transport service in public transport". Civitas 2Move2

[Strategisk plan för ökad cykling](#) i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen juni 2024

Intervjuer med tjänstepersoner:

Andreas Sörthaga, Västtrafik

Emma Morin, Skånetrafiken

Christian Granberg, Värmlandstrafik

Charles Thorin, Jönköpings länstrafik