

Stråkstudie

Högklassigt busstråk

Malmö - Kristianstad



**Åtgärder för att
förbättra
Hela Resan**

Titel: Stråkstudie, Högklassigt busstråk Malmö - Kristianstad, Åtgärder för att förbättra "Hela Resan"

Kontaktpersoner: Kerstin Åklundh, Vägverket och Mats Améen, Skånetrafiken

Publikationsnummer: VSK 2003:162

FÖRORD

En bra kollektivtrafik i Skåne är en förutsättning för att minska bilberoendet och ge ett flertal tillgång till regionens utbud av arbete, utbildning, kultur, handel och rekreationsmöjligheter.

Kollektivtrafiken ska vara lättillgänglig även för funktionshindrade och erbjuda resmöjligheter som är konkurrenskraftiga med den egna bilen för att vara bra. Vid värderingen av kollektivtrafikens kvaliteter är en helhetssyn nödvändig. Väsentliga kvalitetsfaktorer är restid, bekvämlighet och tillförlitlighet samt trafiksäkerhet. Hela reskedjan från start till mål måste beaktas.

Strategin bakom arbetet har varit att koncentrera åtgärder till vissa stråk så att resenärerna upplever en väsentlig standardhöjning på sin resa. Förhoppningsvis leder detta till att fler väljer att nyttja kollektivtrafiken istället för den egna bilen.

Syftet med denna stråkstudie är att klargöra förutsättningarna för ökad kollektivtrafik längs stråket Malmö – Hörby – Kristianstad.

Arbetet har genomförts med Hela Resan som motto. Det innebär att man inte bara tittat på åtgärder för att göra bussresan snabbare, utan även på åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade, underlättar byten mellan olika färdmedel och höjer komforten för resenärerna.

Följande personer har medverkat vid framtagandet av stråkstudien eller deltagit på ett antal projektmöten;

Vägverket	Kerstin Åklundh, projektledare, Andreas Persson
Skånetrafiken	Mats Améen, Mattias Samuelsson, Ewa Rosén, Gunilla Blad
Malmö kommun	Malena Möller, Stefan Krii, Johan Emanuelson
Burlövs kommun	Marie Sand
Lunds kommun	Stig Gustavsson, Ronny Kalén
Höörs kommun	Göran Axberg
Hörby kommun	Fredrik Löfqvist, Gunnar Lagerberg, Anders Jönsson
Eslövs kommun	Lars Anshelm, Carina Lindeberg
Kristianstads kommun	Per Bergström, Åke Lindgren, Anders Bengtsson, Marie Nilsson
Connex Sverige AB	Ulf Erlandsson
Tyréns AB	Lars Nilsson, Jessica Jaremo, Josefin Selander, Jonas Andersson

I rapporten presenteras olika förslag till åtgärder som diskuterats i arbetet samt arbetsgruppens bedömning. En avsiktsförklaring som klargör huvudprinciper för ansvarsområden och inriktning av fortsatt arbete mot ett genomförande bifogas. Se bilaga sist i rapporten.

December 2003

SAMMANFATTNING

Vägverket, Skånetrafiken och kommunen har tillsammans ansvar för att bland annat kollektivtrafiken i Skåne ska fungera så tillfredställande som möjligt. Vägverket har därför i samråd med Skånetrafiken valt 6 kollektivtrafikstråk som bör förbättras. Syftet med stråkstudien Malmö – Kristianstad har varit att inventera möjligheter och föreslå åtgärder för att stärka kollektivtrafikstråket. Viktigt är att åtgärderna även ska bidra till att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade. De linjer som ingår i studien är SkåneExpressen 1, Malmö – Kristianstad, och SkåneExpressen 2, Lund – Kristianstad.

Utifrån de körtidsmätningar som gjorts för SkåneExpressen 1 kan sträckan Malmö – Kristianstad kan delas in i tre delar då man studerar fördröjningar. De tre delarna är Malmö stad, Kristianstad och sträckan där emellan. Totalt uppgår fördröjningarna på sträckan till knappt 11 minuter, ca 6 i Malmö, ca 3 minuter i Kristianstad och ca 2 minuter på sträckan.

Förslagen på förbättringsåtgärder kan delas upp i dels generella förslag, dels platsspecifika förslag. De generella förbättringsförslagen kan t.ex. vara att handikappanpassa hållplatser, effektivare på- och av stigning medan de platsspecifika åtgärderna ofta kan innebära förbättringar av framkomligheten eller förbättrade gång- och cykelvägar.

Om alla förbättringsåtgärder som föreslagits genomförs innebära detta följande:

- Ökad tillgänglighet för funktionshindrade och äldre
- Säkrare och tryggare resande
- Ökad komfort
- Tidsvinst för både SkåneExpressen 1 och 2 på ca 5 min.
- Ökat resande
- Bättre förutsättningar för tätare turutbud

De sammanlagda kostnaderna för förbättringsåtgärderna uppgår till ca 22 mkr.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING, STRÅKSTUDIE MALMÖ - KRISTIANSTAD

FÖRORD

SAMMANFATTNING

1	INLEDNING	1
1.1	Bakgrund och motiv	1
1.2	Stråkstudiens syfte	2
1.3	Vision	2
1.4	Kritiska framgångsfaktorer	2
1.5	Tidigare utredningar och beslut	2
2	NULÄGESBESKRIVNING	3
2.1	Busstrafik längs stråket	3
2.2	Tågtrafik i stråket	3
2.3	Bebyggelse längs stråket	4
2.4	Vägstandard längs stråket	4
2.5	Stråkets hållplatser	5
2.6	Hållplatsernas standard	7
2.7	Pendlingsresor	7
2.8	Färd till och från hållplats	8
2.9	Restider	10
2.10	Restidskvoter	14
2.11	Miljöeffekter av dagens busstrafik	15
2.12	Pendlingsresor med buss jämfört med bil	16
3	PROBLEMBESKRIVNING OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	17
3.1	Generella problem	17
3.2	Malmö	22
3.3	Lund	39
3.4	Sträcka Lund – Hörby	40
3.5	Hörby	45
3.6	Sträcka Hörby - Tollarp	48
3.7	Tollarp	53
3.8	Sträcka Tollarp - Kristianstad	55
3.9	Kristianstad	57
4	SAMMANSTÄLLNING	61
4.1	Tidsvinster	61
5	SLUTSATS	65
	BILAGA AVSIKTSFÖRKLARINGEN	

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund och motiv

Vägverket har i sin sektorsroll ansvar för vägtransportsystemet som helhet. I detta ligger att verka för att vägtrafikens miljöbelastning minskar och att kollektivtrafik på väg blir attraktiv och tillgänglig för så många som möjligt.

Skånetrafiken har, som huvudman för kollektivtrafiken, till uppgift att verka för att kollektivtrafiken är attraktiv, tillgänglig, miljöanpassad och säker samt att driva kollektivtrafiken på ett effektivt sätt med så god ekonomi som möjligt.

Kommunen är huvudman för den fysiska planeringen. Dessutom är kommunen ofta väghållare samt har starka intressen att bevaka och planera för ett effektivt och högklassigt kollektivtrafiksystem.

För att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik, som kan utgöra ett alternativ till bil, och på det sättet bidra till utvecklingen av ett hållbart trafiksystem krävs i de flesta fall en mycket stor förbättring av framförallt restiden. För att de åtgärder som vidtas ska bli effektiva och få genomslag, krävs att man koncentrerar sina insatser till vissa stråk. Den allmänna trafikökningen på vägarna innebär en ökning av åktiden om inga åtgärder vidtas.

Vägverket har därför i samråd med Skånetrafiken valt ut 6 tunga kollektivtrafikstråk, som i första hand bör förbättras. Den gemensamma nämnaren är att de redan idag har stort resandeunderlag, cirka 30 % av det totala resandet med regionbuss, samt en bedömd stor potential för ökat resande med buss.

För stråket;

- Helsingborg–Höganäs finns en stråkstudie framtagen och en påskriften överenskommelse som handlar om huvudprinciper för ansvarsområden samt inriktning av fortsatt planering för att genomföra de åtgärder som arbetsgruppen redovisar.
- Sjöbo–Lund är stråkstudien i sitt slutskede. Påskriften överenskommelse saknas ännu men fysiska åtgärder har påbörjats.
- Kristianstad – Åhus var studien klar i oktober 2003. En del busshållplatser vid Viby byggs ut hösten 2003.
- Kristianstad – Ystad/Simrishamn har en stråkstudie påbörjats.
- Malmö–Falsterbonäset påbörjades en stråkstudie sommaren 2003.
- Staffanstorps–Lund–S Sandby planeras en stråkstudie att påbörjas 2004

1.2 Stråkstudiens syfte

Syftet med den genomförda stråkstudien har varit att, utifrån en helhetssyn, inventera möjligheterna och föreslå åtgärder för att förbättra kollektivtrafikstråket mellan Malmö och Kristianstad. Åtgärderna ska stärka stråket som helhet och göra det mer robust mot olika typer av förändringar som kan uppkomma över tiden. Åtgärderna ska också bidra till att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade.

Stråkstudien fokuserar på att Hela Resan ska fungera, vilket innebär att man dels studerar möjligheterna att på ett enkelt, säkert och tryggt sätt nå stråkets hållplatser med andra färdmedel, dels möjligheterna att förkorta restiden och förbättra komforten.

1.3 Vision

Skåne har ett omfattande järnvägsnät som trafikeras av bl.a. Pågatåg. Det finns dock flera tunga stråk där det under överskådlig tid inte går att tillskapa spårtrafik av utrymmesmässiga eller ekonomiska skäl. Visionen är att tillskapa en högklassig busstrafik med en trafikteknisk standard som närmar sig tågets. Detta kan sammanfattas i mottot "Tänk spår, kör buss!".

1.4 Kritiska framgångsfaktorer

Varje enskild åtgärd är viktig - även om den kan te sig mindre betydelsefull – för tillsammans kan ett stort antal smååtgärder ge stora förbättringar både av restid och komfort. Några kritiska framgångsfaktorer är att:

- Restidskvoten för kollektivtrafik / bil bör vara mindre än 2,
- Busslinjerna ska ha bra turtäthet hela trafikdygnet,
- Linjesträckningen bör vara gen och täcka in start- och målpunkter väl samt om möjligt vara enhetlig för alla linjer i stråket,
- Summan av många små åtgärder kan ge betydande effekt, vilket är viktigt då det är svårt att hitta stora åtgärder som ökar attraktiviteten.

1.5 Tidigare utredningar och beslut

Skånetrafiken har studerat förutsättningarna för busstrafiken inom Kristianstads tätort i projektet "FramFörBuss Kristianstad". I Malmö stad pågår motsvarande projekt. Inom det sistnämnda projektet finns även Trivectors rapport 2003:4; Busprio Malmö, framkomlighetsåtgärder i stråk Bergsgatan och Amiralsgatan. Även i Lund har ett FramFörBuss-projekt genomförts. Projektet är dock ej politiskt behandlat än.

Inom ramen för denna stråkstudie finns rapporten "E22 – SkåneExpressens anslutning till Tollarp" framtagen av Trivector, Rapport 2002:54. Rapporten analyserar hur Tollarp ska trafikeras när väg E22 lokaliseras norr om Tollarp. Rapporten är kompletterad med ett besluts-PM från Skånetrafiken "Busskörvägar i Tollarp", daterat 2003-04-25.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Busstrafik längs stråket

Stråket mellan Malmö och Kristianstad trafikeras av två "huvudlinjer", Skåne-Expressen¹ 1 och 2. Dessa har tillsammans ca 6 700 enkelresor per dygn, varav cirka 5000 passerar i ett snitt mellan Malmö och Lund. SkE 1 trafikerar hela sträckan Malmö – Kristianstad medan SkE 2 trafikerar sträckan Lund – Kristianstad.

Övriga skillnader mellan de två linjerna är att SkE 1 stannar på E22 i Lund och Tollarp medan SkE 2 har sina hållplatser inne i de två tätorterna. Dessutom stannar SkE 2 vid ett större antal hållplatser på vägen än vad SkE 1 gör. SkE 1 är alltså en expressbuss i ännu högre grad än SkE 2. För resenärer längs stråket finns förutom SkE 1 och SkE 2 tåg samt regionbusslinjerna 130, 131, 170 och 171 på sträckan mellan Malmö och Lund. Mellan Lund och Hörby går SkE samt regionbusslinje 490 via Eslöv. Regionbusslinje 556 trafikerar sträckan mellan Tollarp och Kristianstad med samma hållplatser som SkE 2.

De sträckningar som behandlas i stråkstudien är SkE 1 mellan Malmö och Kristianstad, samt SkE 2 mellan Lund och Kristianstad. Undantaget är hållplatserna i Lund som trafikeras av SkE 2 som behandlas i stråkstudien Södra Sandby–Lund-Staffanstorp. I Kristianstad har SkE 1 och SkE 2 olika körvägar och behandlas därför separat.

2.2 Tågtrafik i stråket

Sträckan Malmö – Lund – Hässleholm - Kristianstad trafikeras av Øresundståg och Kustpilen, som tillsammans erbjuder en avgång i timmen. Åktiden för tåget är ungefär 30 minuter kortare än för bussen från både Malmö och Lund. I Malmö har bussen fem hållplatser, vilket gör att upptagningsområdet är betydligt bättre än tågets. I Lund är däremot busshållplatsens placering vid Ericsson inte lika attraktiv som den centralt placerade järnvägsstationen.

Eftersom tåget inte trafikerar exakt samma sträcka som bussen så konkurrerar det eller kompletterar det bussen olika i olika orter. I huvudsak konkurrerar tåget med SkE 1 och SkE 2 på resor mellan ändpunkterna Malmö / Lund och Kristianstad.

Det finns ett övergripande önskemål att minska restiden mellan nordöstra Skåne / Blekinge och Malmö / Lundområdet som bl.a. resulterat i en diskussion kring en ny järnvägssträckning från Kristianstad direkt till Lund via Hörby alternativt Höör.

En genare diagonal järnvägsförbindelse mellan nordöstra och sydvästra Skåne ingår inte i Banhållningsplan för perioden 2004 – 2015. Diagonalen studeras dock i Baltic+ projektet som beräknas vara avslutat år 2005.

¹ Skåneexpressen förkortas fortsättningsvis i texten till SkE

2.3 Bebyggelse längs stråket

Mellan Malmö/Lund och Kristianstad ligger två större tätorter; Hörby och Tollarp. Dessutom ligger ett flertal mindre tätorter i stråket.

Tabellen visar antalet invånare i tätorter längs stråket. Siffrorna ger en översiktlig bild av hur stråkets upptagningsområde ser ut.

Tätort	Antal invånare	Tätort	Antal Invånare
Malmö	248 500	Gårdstånga	340
Lund	73 800	Hurva	320
Hörby	6 400	Osbyholm	240
Tollarp	3 200	Linderöd	380
Kristianstad	31 600		

Källa: SCB 2000-12-31

2.4 Vägstandard längs stråket

Förslag till Nationell plan för vägtransportssystemet, 2004-2015, anger utbyggnad till mötesfri 4-fältsväg under planperioden längs följande sträckor;

- Hurva – Rolsberga, utbyggnad 2011-2013. Har idag mitträcke på 2+1-väg.
- Förbifart Fogdarp, utbyggnad 2012-2015.
- Förbifart Linderöd, utbyggnad 2012-2015.
- Sätaröd – Vä/Kristianstad, utbyggnad 2011-2015.

Planen anger även utbyggnad av trafikplats Lund södra 2012-2015 samt trafikplats Råby 2006-2011.

Utöver objekten ovan ska följande sträckor bli mötesseparerade 2+1-vägar; Fogdarp – Osbyholm, utbyggnad 2004 samt Hörby N - Linderöd, utbyggnad 2006. Mötesfri 4-fältsväg är den slutliga standarden längs dessa sträckor men de ingår ej i planen 2004-2015.

Delen Malmö – Gårdstånga är utbyggd till motorväg och delen Gårdstånga - Hurva till mötesfri 4-fältsväg.

De åtgärder som föreslås i denna studie och som sammanfaller med projekten ovan ska prövas inom respektive planerings- och projekteringsprocess.

2.5 Stråkets hållplatser

I tabellen och figuren nedan redovisas antal av- och påstigande för hållplatserna för de båda busslinjerna. Cirkelns yta i figuren motsvarar antalet resenärer för respektive hållplats.

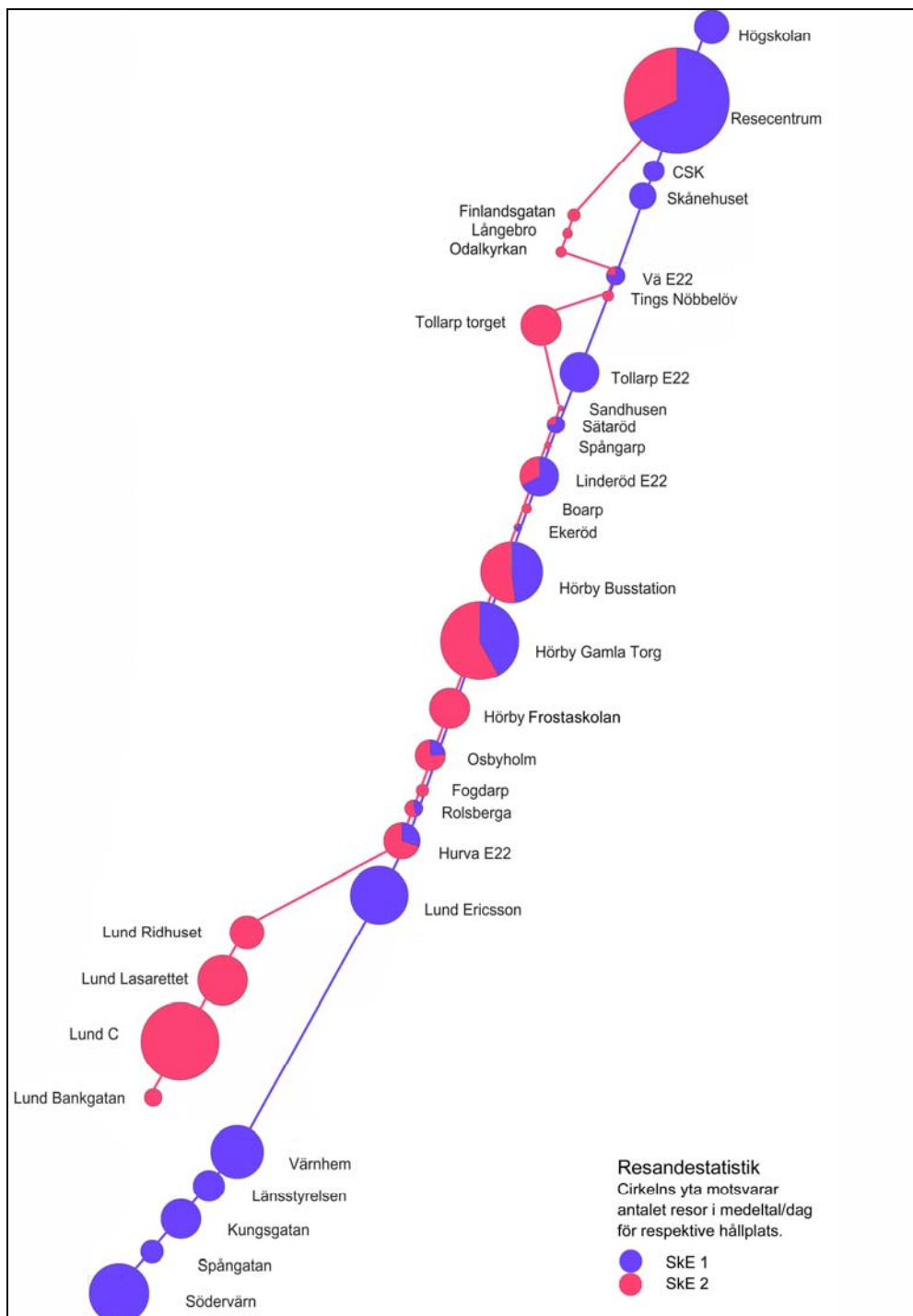
De viktigaste hållplatserna längs stråket finns i de största orterna. I Malmö är resandet utspritt på 5 olika hållplatser. Resandet från Lund Ericsson är relativt stort trots konkurrensen med tåget. Cirka 2/3 av dessa reser på sträckan Malmö – Lund och 1/3 från Lund och vidare mot Hörby/Kristianstad. Hörby har två tunga hållplatser, både Gamla Torg, som är den mest centrala hållplatsen och busstationen. 2/3 av resenärerna från Hörby åker mot Lund/Malmö och 1/3 mot Kristianstad. I Kristianstad är resandet koncentrerat till Resecentrum som är den hållplats som har flest av- och påstigande i stråket. Hållplatsen är placerad i centrala Kristianstad och det finns goda möjligheter till byte till stadsbuss eller andra regionala linjer. De andra hållplatserna i Kristianstad har relativt få resenärer. Andra viktiga hållplatser finns i Linderöd, Tollarp och Hurva..

Antalet på- och avstigande på respektive hållplats uppdelat på SkE1 och SkE2

Hållplats	På- och avstigande/dag		Hållplats	På- och avstigande/dag	
	SkE 1	SkE 2		SkE 1	SkE 2
Södervärn	227	-	Ekeröd	3	1
Spångatan	33	-	Boarp	-	6
Kungsgatan	101	-	Linderöd E22	64	32
Länsstyrelsen	63	-	Spångarp	-	3
Värnhem	177	-	Sätaröd	15	5
Lund Bankgatan	-	20	Sandhusen	-	2
Lund C	-	384	Tollarp E22	107	-
Lund Lasarettet	-	157	Tollarp torget	-	104
Lund Ridhuset	-	74	Tings Nöbbelöv	-	8
Lund Ericsson	212	-	Vä E22	17	5
Hurva E22	25	59	Odalkyrkan	-	7
Rolsberga	9	12	Långebro	-	6
Fogdarp	-	10	Finlandsgatan	-	10
Osbyholm	14	44	Skånehuset	45	-
Hörby Frostaskolan	-	103	CSK	28	-
Hörby Gamla Torg	162	226	Resecentrum	474	223
Hörby busstn	117	128	Högskolan	76	-

Genomresandet på SkE 1 mellan Malmö/Lund – Kristianstad är knappt 300 resor per dag vilket ska jämföras med att linjen totalt sett har ca 1000 resenärer per dag. Av de 300 genomresande reser ca 25-30 % till/från Lund och resterande 70-75 % till/från Malmö. Till detta finns det även ett mindre antal genomresor, t.ex. Tollarp – Malmö.

På SkE 2 är det knappt 100 genomresande per dag i relationen Lund - Kristianstad vilket motsvarar drygt 10 % av det totala resandet som är ca 820 resande per dag. Ytterligare något 10-tal resor är genomgående förbi Hörby.



Resandestatistik för samtliga hållplatserna som trafikerats av SkE1 och SkE2

2.6 Hållplatsernas standard

Totalt finns 33 hållplatser längs stråket. SkE 1 trafikerar 20 av dessa och SkE 2 trafikerar 24. 10 av hållplatserna är gemensamma för de båda busslinjerna. Standarden på hållplatserna varierar mycket från att bestå av endast en stolpe i vägrenen till att vara stora bussterminaler.

Följande åtta hållplatser är anpassade för funktionshindrade;

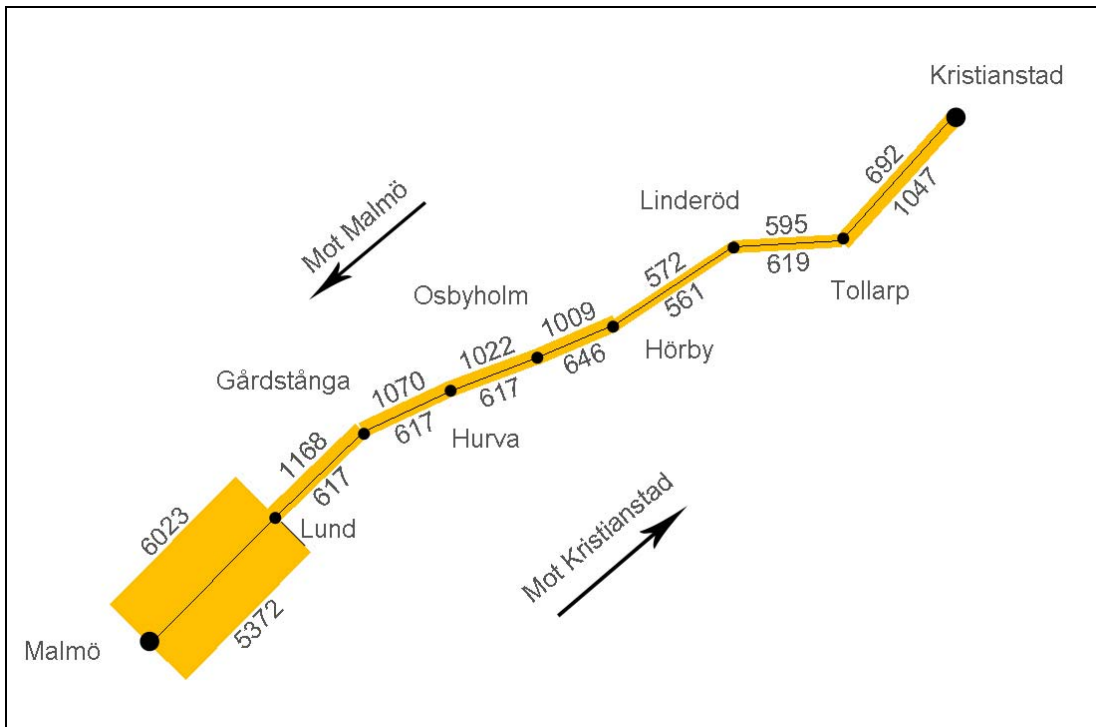
- Spångatan i Malmö
- Kungsgatan i Malmö
- Länsstyrelsen i Malmö
- Värnhem i Malmö, hög kantsten, ej taktila plattor
- Lund C, hög kantsten, ej taktila plattor
- Lund Lasarettet
- Lund Ericsson
- Högskolan i Kristianstad

Ytterligare information om de olika hållplatserna finns i sammanställningen av hållplatser på sidan 66 och 67.

2.7 Pendlingsresor

Malmö och Lund är två av de största målpunkterna i Skåne med en stor mängd arbetsplatser. Samtidigt är Malmö den största och Lund den tredje största bostadsorten i Skåne och pendlingsutbytet är därmed både dubbelriktat och mycket omfattande. Förutom arbetspendling genererar universitetet, högskolor, gymnasier och annan utbildning samt handel, service, kultur och nöjen mycket resande mellan orterna.

Figuren på nästa sida visar hur många personer som arbetspendlar mellan orterna på stråket oavsett vilket trafikslag de väljer att färdas med. Således finns både de som åker buss/tåg och de som inte gör det med i diagrammet. Eftersom pendlare är en viktig målgrupp för kollektivtrafiken visar diagrammet var på stråket det finns en stor mängd potentiella resenärer.



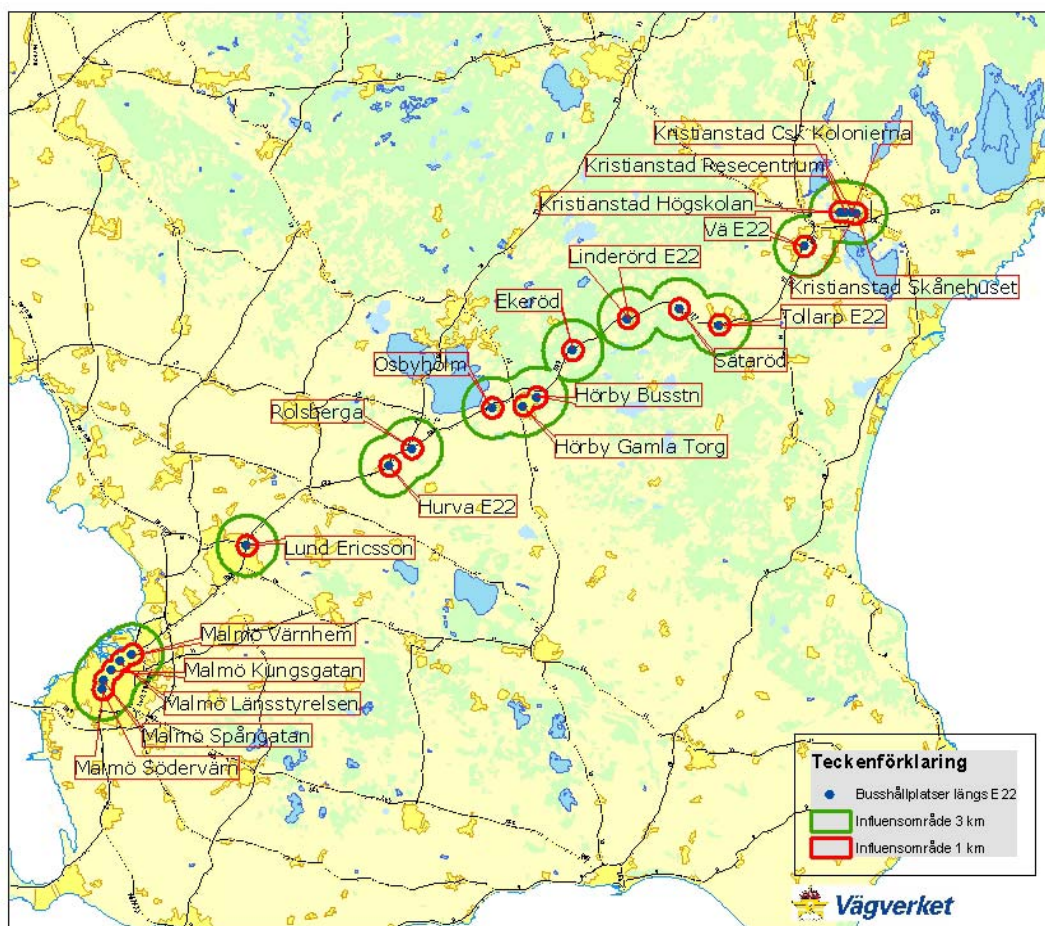
Antal arbetspendlare med samtliga trafikslag mellan orterna på stråket, obs pendlare studenter är inte med i statistiken.

2.8 Färd till och från hållplats

För att Hela Resan ska fungera är det av högsta vikt att färden till och från hållplatsen fungerar på ett bra sätt, oavsett om man väljer att ta sig till fots, med cykel eller med bil. På sträckan Malmö – Kristianstad finns 20 hållplatser som betjänas av SkE 1. Hållplatserna är koncentrerade till tätorterna, där det största resandunderlaget finns.

Det som är viktigt för fotgängarna är att anslutningsvägarna är gena, bekväma, säkra och trygga. De ska dessutom vara utformade så att hållplatsen är tillgänglig för funktionshindrade. Beroende på hållplatsens utformning och kringservice kan influensområdet för gångtrafik variera något, men undersökningar tyder på att cirka en kilometer är rimligt. Detta avstånd har därför använts i analysen och markerats på kartan nedan.

Inom influensområdet för Malmöns hållplatser finns mycket koncentrerad bebyggelse. Hållplatsen Lund Ericsson ligger i nordöstra Lund i Brunnshögs verksamhetsområde. Här finns stora arbetsplatser som Ericsson, Astra Zenica och IDEON. I anslutning till busshållplatsen planerar Lunds kommun för en pendlarparkering som även ska kunna användas av resenärer med Lundalänken. Hurva, Hörby och Linderöd täcks väl in av hållplatsernas influensområden. Hållplatsen för SkE 1 i Tollarp ligger i utkanten av samhället och täcker därför inte in så stor del av bebyggelsen. Dock trafikerar SkE 2 samt regionbusslinje 556 de centrala delarna av Tollarp.



Hållplatsernas (SkE 1) influensområde för gång och cykeltrafik markerat med gröna respektive röda cirklar.

För cykel är det maximala avståndet ca 3 km för en resa som sedan ska fortsätta med kollektivtrafik. Det innebär att ytterligare bebyggelse täcks in, främst i Malmö, Lund, Tollarp och Kristianstad.

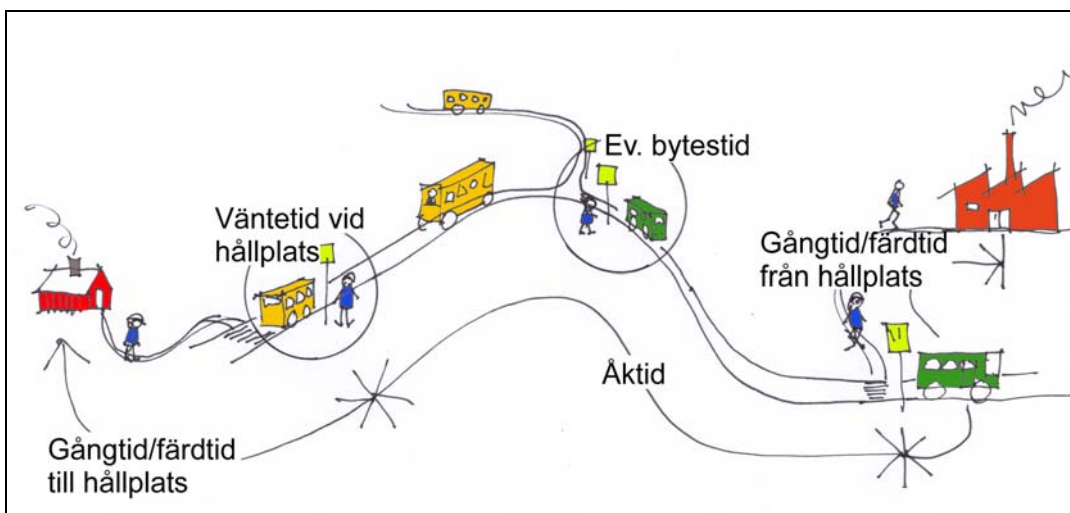
Vid minst en hållplats i varje ort bör det finnas en pendlarparkering för byte mellan bil och kollektivtrafik. I dagsläget finns pendlarparkeringar med den funktionen vid Lund S, Hurva, Rolsberga, Hörby busstation, Ekerödsrasten, Nöbbelöv och Vä. Även parkeringen vid Tollarps idrottshall används som pendlarparkering.

Förutom ovan nämnda färdmedel till och från hållplatsen är det en del resenärer som använder sig av anslutningsbuss. Detta sker främst vid hållplatser i centrala Malmö och Lund, Hörby busstation och Kristianstads resecentrum.

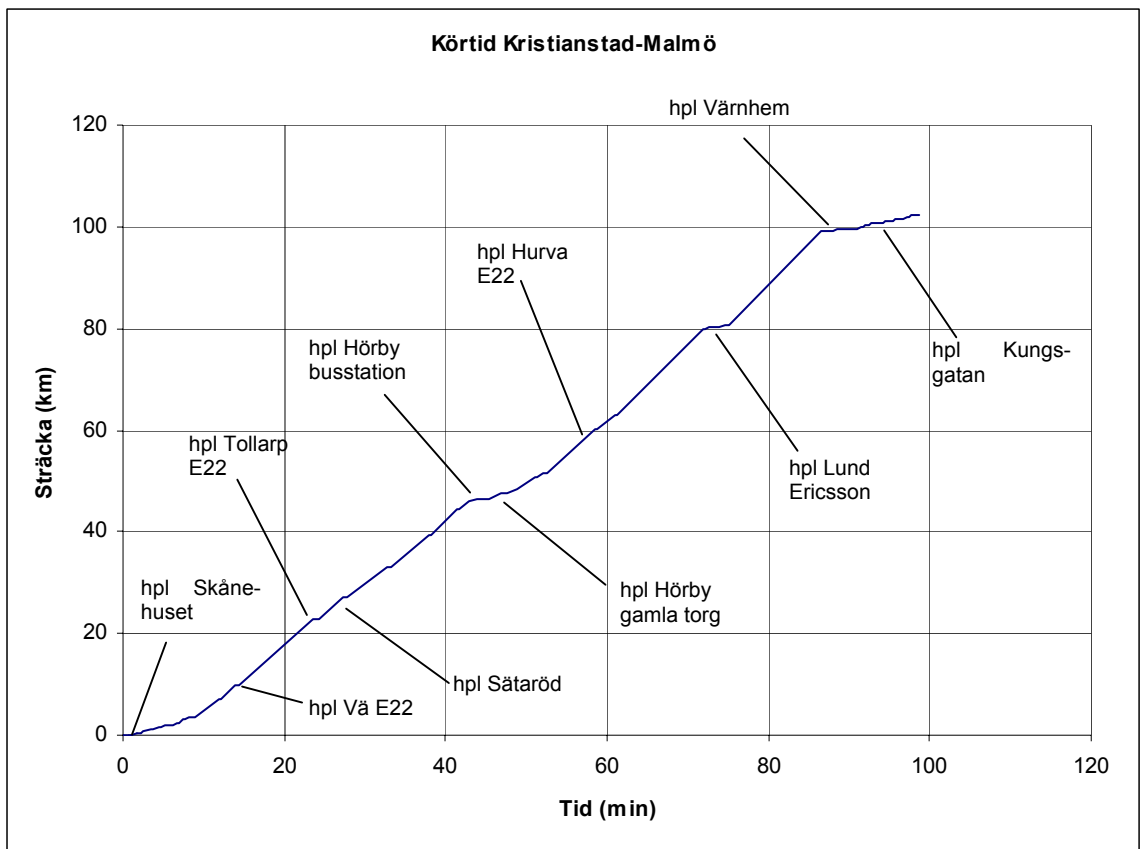
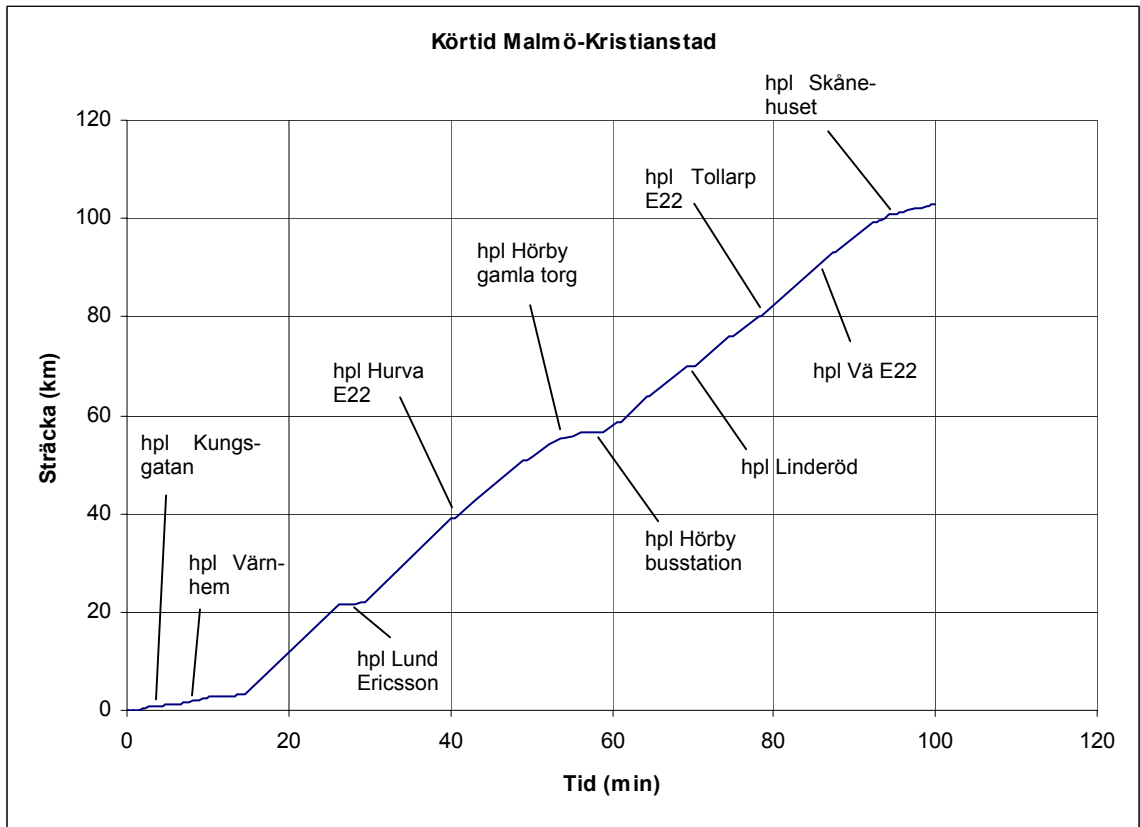
2.9 Restider

För att bedöma möjligheterna att förkorta åktiden i bussen har körtidsmätningar genomförts i vilka bussarnas hastighet och fördröjning har analyserats. Endast fyra mätningar i varje riktning är gjorda, två mätningar i vardera riktningen är gjorda på förmiddagen och två på eftermiddagen. Alla mätningar är gjorda den 10:e och 11:e januari 2003. Statistiskt sett är antalet mätningar för få för att kunna göra några djupare analyser av restider respektive fördröjningar. Dock ger materialet en fingervisning om var problemen ligger. Resultaten visas nedan i form av körtidsdiagram där körtiden inkluderar hållplatsstop och fördröjningar medan stapeldiagram endast redovisar fördröjningar. Endast SkE 1 redovisas.

I sträcka/tid-diagrammen, som visas på nästa sida, innebär en flack lutning på linjen en låg hastighet. Man kan konstatera att den längsta sträckan med låg medelhastighet är i Malmö, men även i Kristianstad och Hörby finns sträckor med låg medelhastighet. I övrigt trafikerar bussen väg E22, vilket gör att medelhastigheten är relativt hög.



En resa med kollektivtrafik består av flera olika delar. Restiden inkluderar, förutom åktiden i själva bussen, även färdtiden till och från hållplatsen samt väntetider.

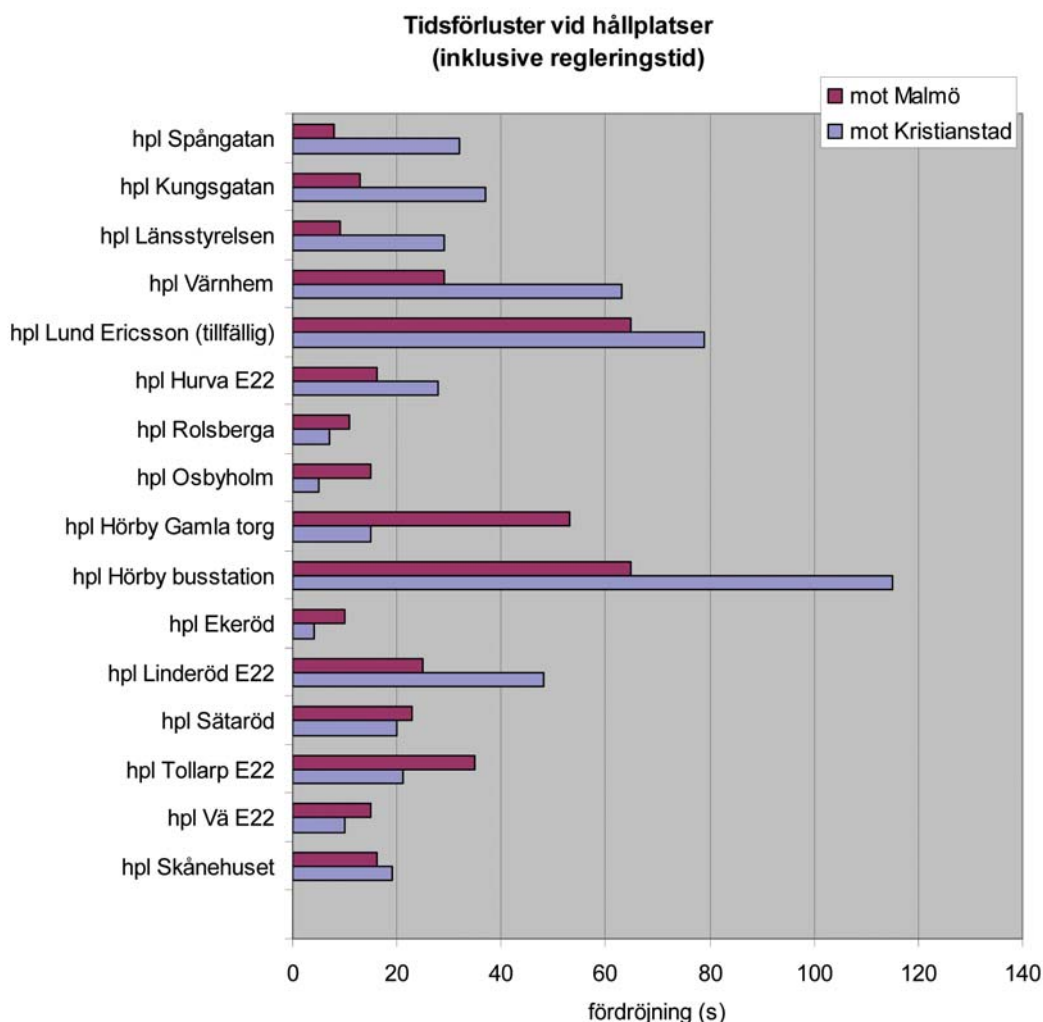


Körtidsdiagram, flack lutning på linjen innebär låg medelhastighet.

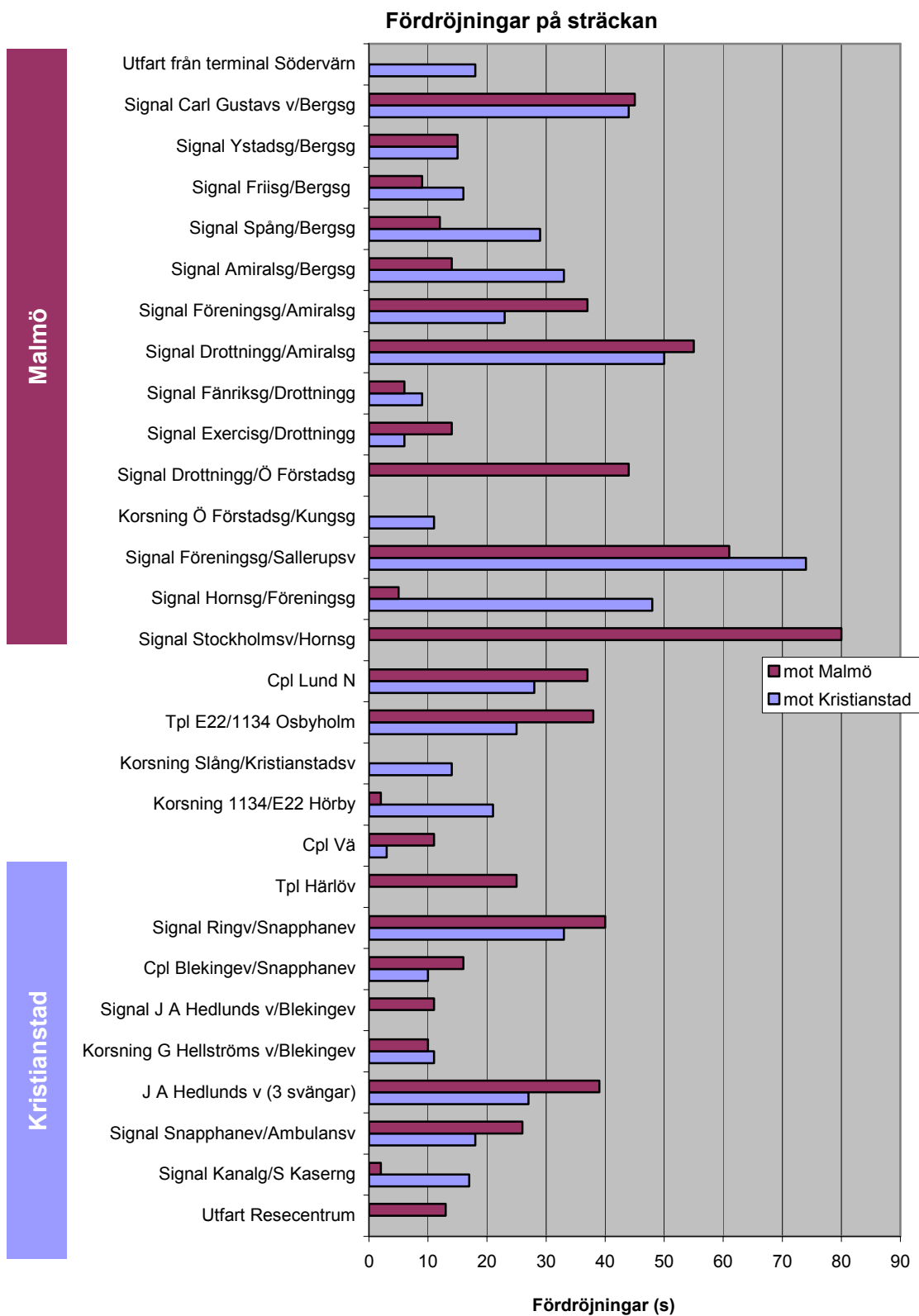
Nedan redovisas två typer av fördröjningsdiagram, ett som redovisar fördröjningar vid hållplatser och ett som redovisar fördröjningar på sträcka. Vid de hållplatser som har många påstigande resenärer är fördröjningarna längre, vilket illustreras av hållplatserna Hörby Gamla torg respektive busstationen i Hörby. Vid busstationen tillkommer dessutom extra fördröjningar som följd av de extra rundor som bussarna utför inne på terminalen. Det förekommer en del regleringstider längs sträckan, men dessa utgör bara en liten del av den totala restiden.

Den tillfälliga hållplatsen vid Ericsson i Lund är nu ersatt med en permanent hållplats, vilket innebär att tidsförlusten troligen nu är mindre än den som redovisas i figuren nedan.

I stort sett sker alla fördröjningar på sträcka uppkommer inom Malmö eller Kristianstad. Man bör vara medveten om att tiderna är medeltider från endast fyra mät-tillfällen och att det i vissa fall är stor spridning i fördröjningstiden. I vissa fall kan fördröjningen variera mellan några sekunder upp till ett par minuter på en och samma sträcka mellan de olika mätningarna.



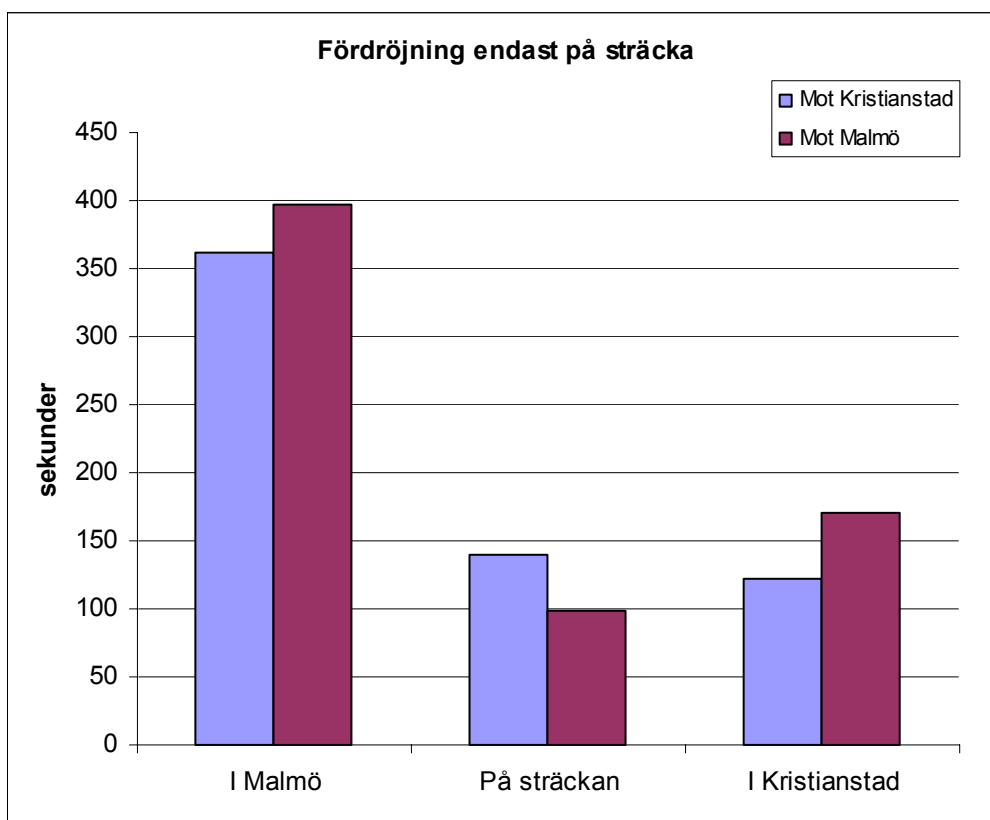
Tidsförluster vid stråkets hållplatser (endast SkE 1).



Fördröjningstider på sträckor och i korsningar

I diagrammet ovan visas fördröjningar på sträckor och i korsningar. Tiderna är exklusive den tid det normalt tar att passera en sträcka eller korsning

I nedanstående diagram är fördröjningstiderna aggregerade för Malmö, Kristianstad och för sträckan där emellan. Det framgår tydligt att det är i Malmö som den största tidsbesparingspotentialen ligger och att det på sträckan emellan inte är några större fördröjningar.



Den totala sträckan är 103 km varav i Malmö 3,5 km och i Kristianstad 3,5 km, sträckan mellan Malmö och Kristianstad är ca 96 km.

2.10 Restidskvoter

Restidskvoten definieras som restiden, från dörr till dörr (d.v.s. inklusive gångtid och väntetid), på en sträcka med kollektivtrafik jämfört med restiden med bil på samma sträcka. En restidskvot på 2,0 anses vara den kritiska gränsen för om kollektivtrafiken upplevs som ett konkurrenskraftigt alternativ till det individuella resandet. I tabellen nedan redovisas restidskvoterna för ett antal intressanta relationer på stråket.

Restiden för kollektivtrafiken består av gång-/cykelfärdstid vid början och slutet av resan, själva åktiden i bussen och väntetid vid hållplatsen. Ingen hänsyn har dock tagits till turtätheten. Här har den genomsnittliga gång-/cykelfärdstiden beräknats till 7 minuter (med hjälp av Skånetrafikens resvaneundersökning) i var ände av resan. Väntetiden har uppskattats till 4 minuter för genomsnittsresenären. Åktiden i bussen gäller för SKE 1.

För bil består restiden av 5 minuter gångtid i ena änden (den som inte är hemmet) och åktid i bilen. I beräkningen av åktiden har antagits att medelhastigheten är 10 km/h lägre än den skyltade hastigheten, utom i centrala Malmö där hastigheten medelreshastigheten uppskattats till 30 km/h. Restidskvoterna blir då:

Relation	Total Restid (inkl. gång- och väntetid)		Restidskvot
	Buss	Bil	
Malmö Värnhem – Kristianstad RC	108	80	1,4
Lund Ericsson – Kristianstad RC	94	63	1,5
Hörby Gamla Torg – Kristianstad RC	69	42	1,6
Tollarp – Kristianstad RC	43	21	2,0
Hörby Gamla Torg – Malmö Värnhem	64	46	1,4
Hörby Gamla Torg – Lund Ericsson	46	29	1,6

Restidskvoter för några viktiga relationer på stråket inklusive gångtid och väntetid, endast restidskvoter för SkE 1 avses.

De restidskvoter som redovisas i tabellen är förhållandevis bra. Men kvoterna motsvarar medelvärden för platser som ligger nära stråkets hållplatser. För målpunkter som ligger mer än sju minuters gång/cykeltid från en hållplats blir restiden med kollektivtrafik längre och eftersom restiden med bil inte påverkas på samma sätt blir restidskvoten för dessa relationer också större. En annan anledning att restidskvoterna på stråket är relativt låga är att färdvägen till stor del går längs E22 och att åktiderna i de flesta fall är långa. Detta innebär att gång/cykeltid och väntetid utgör en mindre andel av den totala restiden. Malmö – Kristianstad är ett av de busstråk i Skåne som har lägst restidskvoter.

2.11 Miljöeffekter av dagens busstrafik

Problematiken med miljöbelastningen och bullerfrågor är både lokala och på en mer övergripande nivå. I ett lokalt perspektiv kan några enskilda platser och sträckor få ett ökat utsläpp och mer buller då en satsning görs på ökat kollektivtrafiksande medan man i ett större perspektiv får en minskning totalt sett av utsläppen och buller då fler väljer att resa kollektivt. Detta då den totala miljöbelastningen minskar då fler resenärer väljer att åka kollektivt jämfört med att resa med egen bil. Även en gen sträckning med hög framkomlighet medför mindre utsläpp och mindre energiåtgång totalt sett även om det innebär en försämring på vissa platser.

Skånetrafikens policy är att erbjuda bästa möjliga dieselbussar på samtliga linjer. Dieselbussar trafikerar idag Malmö - Kristianstad. I Malmö och Lund drivs stadsbussarna i huvudsak med naturgas och i Kristianstad med biogas.

2.12 Pendlingsresor med buss jämfört med bil

I tabellen nedan visas åktider och kostnader för resa mellan Malmö och Kristianstad med buss, tåg och bil (räknat från centrum till centrum).

Relation	Åktid (cirkatider)			Kostnad (enkelresa)			Kostnad per månad	
	Buss	Tåg	Bil	Buss/Tåg Kontant- biljett	Buss/Tåg Månads- kort ²	Bil ³	Buss Månads- kort	Bil ⁴
Malmö- Kristianstad	1 h 40 min	1 h 10 min	1 h 15 min	82 kr	21 kr	202 kr	850 kr	8080 kr
Hörby- Kristianstad	43 min	-	37 min	40 kr	14 kr	88 kr	550 kr	3520 kr
Hörby- Malmö	57 min	-	42 min	70 kr	21 kr	114 kr	850 kr	4560 kr

För Malmö-Kristianstad är tåget det snabbaste alternativet. Buss och tåg är billigaste alternativet. Tågets stora nackdel är att det bara finns en "hållplats" i varje ort, vilket gör att avståndet till tåget för många människor är stort. För de som bor/arbetar långt från stationen i Malmö eller Kristianstad blir restiden från dörr till dörr betydligt längre och bussen kan då vara ett bra alternativ. För resenärer från Hörby är buss det enda kollektiva alternativet.

Bilen är ett snabbt alternativ i samtliga relationer. Prisskillnaden är dock stor. Med daglig pendling mellan Malmö och Kristianstad blir bilen mer än 7000 kronor dyrare i månaden! Motsvarande siffra för Hörby-Malmö är 3700 kronor och för Hörby-Kristianstad nästan 3000 kronor. Man måste dock beakta möjligheten att göra skatteavdrag för arbetsresor, vilket i realiteten minskar prisskillnaden något, dock är fortfarande prisskillnaden stor. I tabellen nedan visas skatteavdragen för respektive reserelation och resesätt. Antaganden i beräkningen bygger på att grundavdraget är 7000:-, avdraget för bilresa är 15:-/mil och skattesatsen 30%.

Relation	Ungefärligt skatteavdrag per månad	
	Buss Månadskort	Bil
Malmö-Kristianstad	70 kr	1600 kr
Hörby-Kristianstad	0 kr	600 kr
Hörby-Malmö	70 kr	800 kr

² Beräknat på 20 resdagar i månaden

³ Kostnad för bil 20 kronor per mil

⁴ Beräknat på 20 resdagar i månaden

3 PROBLEMBESKRIVNING OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

För att ett kollektivtrafikstråk ska kunna bli konkurrenskraftigt och attraktivt måste vissa kriterier uppfyllas. I nedanstående kapitel görs en genomgång av först generella problem och därefter platsspecifika problem som bör lösas. Utöver detta måste alla inblandade aktörer, Skånetrafiken, Vägverket och alla kommuner längs stråket, vara medvetna om vikten av att kollektivtrafiken i stråket kan behålla och även förbättra sin framkomlighet och komfort. Denna medvetenhet är av stor betydelse då förändringar ska göras i gatu- och vägstrukturer som påverkar kollektivtrafiken i stråket.

3.1 Generella problem

Bättre trafikantinformation

Beskrivning:

För att minska den osäkerhet som finns i systemet kan man ge resenärerna bättre information. Skyltar vid de större hållplatserna som visar i realtid när bussen kommer är en åtgärd som minskar resenärernas osäkerhet. Meddelanden via SMS om eventuella förseningar gör att resenären inte ens behöver gå till hållplatsen om bussen är försenad.

Kostnad:

Uppskattas till 0,4 mkr per hållplats

Förslag:

Arbetsgruppen föreslår att skyltar med realtidsinformation sätts upp vid stråkets hållplatser, förslagsvis på alla platser som har minst 100 av- och påstigande per dag. Enligt uppgift från Skånetrafiken kommer i första hand SkåneExpressens hållplats i Lund och i Malmö att utrustas med realtidsinformation, troligen senast under 2005, därefter följer övriga viktiga linjer. Försök pågår med utskick av SMS meddelanden om förseningar.

Ansvarig:

Skånetrafiken

Handikappanpassning av hållplatser

Problembeskrivning:

För att förbättra tillgängligheten för de funktionshindrade görs en handikappanpassning av samtliga stråkets hållplatser. Detta innebär bl.a. att man höjer kantstenen så att höjdskillnaden mellan hållplatsen och bussen blir mindre samt att man förser hållplatserna med ledstråk så att de synskadade kan orientera sig. De flesta hållplatserna längs stråket är inte anpassade för personer med funktionshinder, undantaget: Spångatan, Kungsgatan, Länsstyrelsen, Värnhem (hög kantsten, ej taktila plattor), Lund C (hög kantsten, ej taktila plattor), Lund Lasarettet, Lund Ericsson och Högsolan.

Förslag:

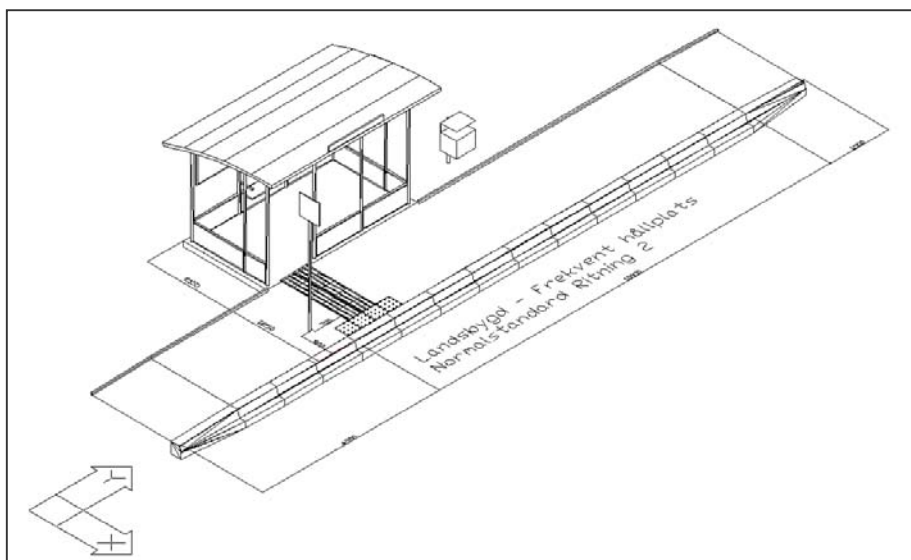
Arbetsgruppen föreslår att hållplatserna på stråket utformas enligt Skånetrafikens typritning, se figur nedan.

Kostnad:

I snitt kostar handikappanpassning 0,1 mkr per hållplats, självklart är detta beroende på vilka åtgärder som behövs göras.

Ansvarig:

I flesta fallen är det kommunen i större tätorter och Vägverket i övrigt.



Skånetrafikens typritning för utformning av hållplats (källa: Hållplatshandboken)

Handikappanpassade fordon

Problembeskrivning:

Stråket Malmö - Kristianstad ska ha god tillgänglighet även för funktionshindrade och bör därför trafikeras med bussar som är anpassade för detta. Dock är alternativet med låggolvbussar inte aktuellt på sträckan då ett problem med låggolvbussar jämfört med traditionella höggolvbussar är att reskomforten är sämre och bullernivåerna är högre. Dessutom har låggolvbussarna färre antal platser jämfört med traditionella bussar.

Förslag:

Dagens låggolvbussar är inte tillräckligt komfortabla för att det ska vara aktuellt med denna typ av fordon på en så pass lång sträcka som Malmö – Kristianstad. Sträckan trafikeras redan idag av bussar med hög komfort som innebär att alla bussar har Air Condition, handikapplift i den bakre dörren, radio med fyra kanaler, komfortabla stolar med mera. Man bör dock inte nöja sig med detta utan sträva efter att trafikera sträckan med de fordon som är mest lämpade för uppgiften idag och samtidigt driva på utvecklingen av handikappanpassade fordon.

Ansvarig:

Skånetrafiken



*Regionbusstyp som i dagläget trafikerar Skåneexpressen 1 och 2, fotograf; Kasper Bon-
navier Dudzik /BoDu AB*

Snabbare av- och påstigning

Problembeskrivning:

Varje hållplatsstopp innebär en fördröjning för bussen. För att minska denna bör man överväga att förbättra systemet för biljettköp. Tänkbara åtgärder kan vara att ta bort kortladdning på bussarna, tillåta påstigning i samtliga dörrar samt möjlighet att köpa biljetter på de större hållplatserna och att prenumerera på månadskort.

Ett snabbare biljettsystem kan också minska tiden för påstigning. Skånetrafiken håller på att ta utvärdera ett system med kontaktlösa kort där man endast håller upp kortet mot en läsare, kortet behöver inte ens tas ur plånboken. Tidsvinsten uppskattas till 2-3 sekunder per påstigande. Potentialen för denna typ av åtgärder bedöms vara drygt 1 minut på sträckan Malmö - Kristianstad (uppskattningen baseras på fördröjningsmätningen). Uppskattningen av tidsvinsten baseras på antagandet att hållplatstiden kan reduceras med 10 – 20 % med denna typ av åtgärder. Från körtidsmätningarna vet vi att den totala fördröjningen vid hållplatser på sträckan Malmö – Kristianstad är ca 9,5 min vilket ger drygt 1 min i tidsvinst.

Kostnad:

Beror på vilken typ av åtgärd som man väljer och uppskattas därför inte.

Förslag:

I Skånetrafikens utredning "Kostnadseffektivitet för olika typer av bussåtgärder" konstateras det att det är svårt att få såväl företagsekonomisk som samhällsekonomisk lönsamhet för denna typ av åtgärder, men arbetsgruppen föreslår ändå att man vidtar åtgärder för att snabba upp påstigningen. Ett förslag är att sätta ut kortladdnings- och biljettautomater vid de största hållplatserna som har mer än 100 av- och påstigande per dag. Inom några år kommer man att byta ut biljettsystemet i Skåne och detta kan ge ytterligare restidsförkortning.

Ansvarig:

Skånetrafiken

Utbildning av busschaufförer

Problembeskrivning:

För att de föreslagna åtgärderna ska få full effekt bör busschaufförerna också involveras. Utbildning i handikappförståelse bör prioriteras, men även information om satsningen på högprioriterat kollektivtrafikstråk bör ingå.

Kostnad:

0,1 mkr

Förslag:

Arbetsgruppen föreslår att de chaufförer som kör linjen utbildas i handikappförståelse och får information om högklassiga busstråk.

Ansvarig:

Skånetrafiken

Marknadsföring

Problembeskrivning:

I samband med att de föreslagna åtgärderna genomförs bör detta uppmärksammas och marknadsföras. Detta bör delas upp i två steg.

1. Då genomförandet påbörjas ges information via massmedia, presskonferens och pressreales om vilka åtgärder som genomförs och varför.
2. Då hela satsningen eller strategiskt viktiga delar av satsningen är genomförda marknadsförs dessa genom annonser, broschyrer och i vissa fall med direkt information till hushåll utefter sträckan.

Kostnad:

0,2 mkr

Förslag:

Arbetsgruppen föreslår att man genomför åtgärden.

Ansvarig:

Skånetrafiken

Uppföljning och utvärdering

Problembeskrivning:

När åtgärderna är genomförda bör effekter gällande restid och antal resande på stråket följas upp. Även resenärernas synpunkter kan samlas in t.ex. genom enkätundersökningar.

Kostnad:

0,1 mkr

Förslag:

Ombordmätningar sker redan i dagsläget på berörd sträcka i form av kvalitetsmätning. Denna mätning ligger tillgrund för utvärdering av de åtgärder som utförs längs sträckan. Arbetsgruppen föreslår dock att man förbättrar och utökar de mätningar som redan görs idag på stråket.

Ansvarig:

Vägverket och Skånetrafiken

3.2 Malmö

SkE 1 trafikerar hållplatserna i Malmö liksom motorvägslinjerna till Lund. Linjen trafikerar det så kallade "Regionbusstråket" som går mellan Södervärn och Värnhem på Bergsgatan, Amiralsgatan och Drottninggatan. Hållplatserna på sträckan har goda förbindelser med andra regionbusslinjer och stadsbusslinjer vilket minskar behovet av pendlarparkering och god angöring med bil. Hållplatserna är lätta att nå med bil men de är svåra att använda för bilister som har behov att angöra eller parkera i anslutning till en hållplats. Eftersom samtliga hållplatser ligger i centrala Malmö får man anta att bussresenärerna tar sig till hållplatserna på annat sätt, till exempel med buss, gång eller cykel.

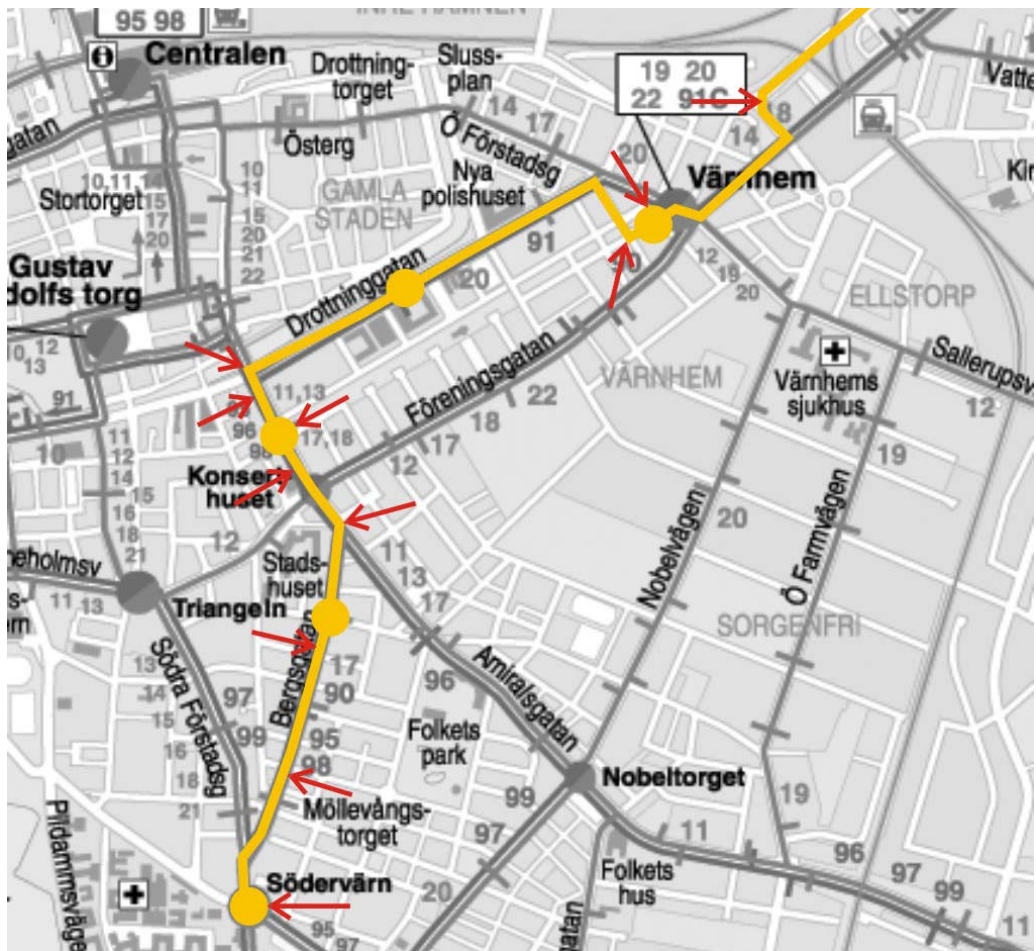
Hållplatserna vid Södervärn, Spångatan, Kungsgatan, Länsstyrelsen och Värnhemstorget ligger vid eller i nära anslutning till kommunens överordnade cykelvägnät. I anslutning till samtliga hållplatser kommer under hösten 2003 att sättas ut erforderligt antal cykelställ.

Alla hållplatserna är anpassade för personer med funktionshinder.

Stråkets karaktär

Stråket mellan de två bussterminalerna Södervärn och Värnhem har varierad standard. Amiralsgatans sträckning är en mycket intensiv sträcka där mycket bil- och busstrafik strålar samman i korsningarna med Föreningsgatan och Drottninggatan. Drottninggatan är en enkel och bred gata med hög framkomlighet, medan Bergsgatan är ganska komplex med kantstensparkeringar och många övergångsställen. Framkomlighetsproblem för busstrafiken förekommer på hela sträckan genom Malmö utom längs Drottninggatan. Allra störst är problemen vid terminalerna och på Amiralsgatan.

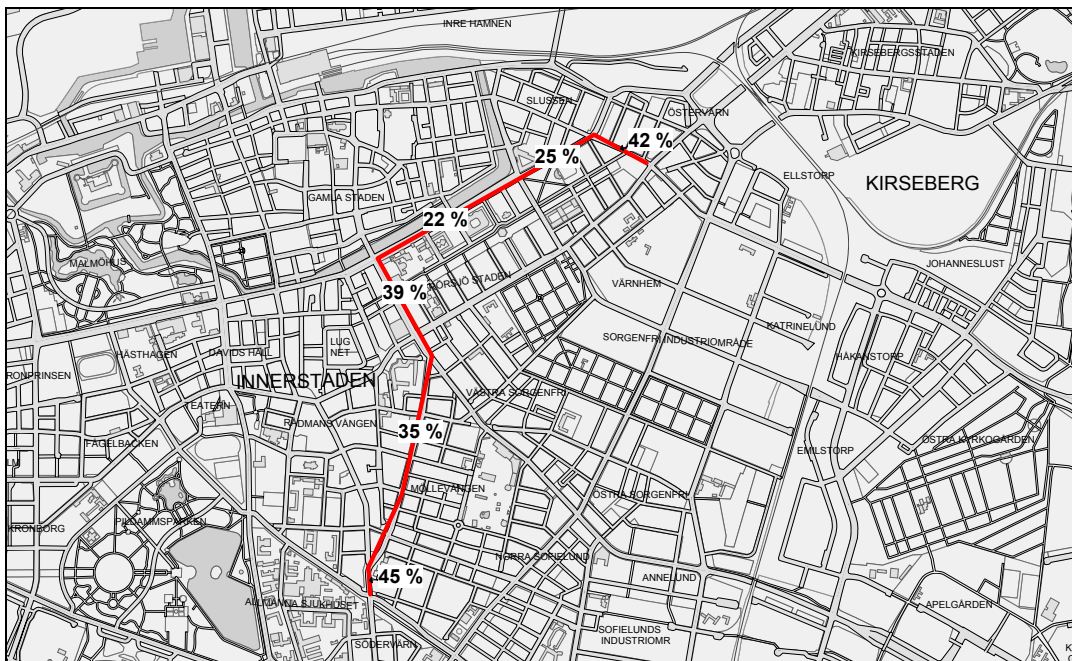
Nuvarande linjesträckning och problempunkter framgår av bilden på nästa sida.



Linjesträckning och problempunkter för SkE1 i Malmö

Andel bussresenärer

Figuren nedan visar andelen bussresenärer i förhållande till antalet fordonsresenärer i det aktuella stråket. Beräkningen baseras på Skånetrafikens statistik på samtliga bussresenärer på sträckan och Malmö stads trafikflöden med ett snitt på 1,6 passagerare per fordon.



Andelen bussresenärer i förhållande till antalet fordonsresenärer.

Avgångstider

Regionbusstråket är ett av de mest trafikerade busstråken i landet. Längs sträckan genom Malmö finns problem att många bussar klumpar sig vilket innebär trängsel framförallt vid hållplatserna Spånggatan och Kungsgatan. Genom att i större grad sprida avgångstiderna för busslinjerna från Södervärn och Värnhem så minskar man markant risken för att bussarna klumpar sig, kapaciteten vid hållplatserna blir bättre och trängseln vid bl.a. utfarten från terminalen på Södervärn minskar. Målsättningen bör vara att aldrig fler än två bussar ska ha samma avgångstid.

Bussprioritering

Ett annat stort problem på sträckan genom Malmö är att bussarna har långa väntetider vid trafiksignalerna eftersom korsningarna har en hög belastning. Genom att prioritera regionbussarna i de tio trafiksignalerna längs stråket så kan körtiden förkortas markant. Hälften av trafiksignalerna är lätta att bussprioritera medan den andra hälften har problem med tvärgående stadsbusstrafik som har andra behov. Om bussprioritering ska kunna införas här måste en prioritering göras vilket måste utredas i samarbete med stadstrafiken och Malmö stad. Annars är bussprioritering vanligtvis en mycket tids- och kostnadseffektiv åtgärd.

Hållplatser

SkåneExpressens sträckning genom Malmö är den längsta sträckan på stråket med låg medelhastighet och den sträcka som står för de största tidsfördröjningarna. SKE 1 trafikerar fem hållplatser i Malmö och avstånden mellan dem är korta. I Malmö finns dessutom kompletterande stadsbusstrafik vid alla de aktuella hållplatserna. Antalet hållplatser i Malmö kan därför ifrågasättas, men att ta bort befintliga hållplatser har både för- och nackdelar.

Hållplats Spångatan är den hållplats i Malmö med minst antal på- och avstigande. Med en trafikekonomisk beräkning kan man konstatera att genom att dra in denna hållplats för SkE 1 så blir nettoeffekten den, att tidsförlusten för de som nyttjar hållplatsen blir mycket större än tidsvinsten för de genomresande. Detta innebär att man inte bör ta bort hållplatsen. Den tidsvinst man gör för genomresande genom att dra in en hållplats innebär en ökad fördröjning vid en annan hållplats eftersom avstånden mellan hållplatserna är korta. Det är dessutom en klar fördel om alla regionbussar i stråket genom Malmö har samma uppehållsmönster.

Hållplats Södervärn

SkE 1

Problembeskrivning:

När regionbussarna lämnar terminalen på Södervärn ska de ut på Södra Förstadsgatan, som har ca 17000 bilar per dygn. För att klara svängen måste bussarna bryta båda körfälten, vilket innebär att all trafik från söder måste ges företräde. Körtidsmätningarna anger en genomsnittlig fördröjning på 18 sekunder vid utfart (värde saknas för infart).

Tänkbara åtgärder:

Ett av de två körfälten på Södra Förstadsgatan i nordlig riktning, från bussutfarten till Spårväggsgatan skulle kunna göras till separat bussfält. Detta räcker inte eftersom bussarna behöver båda körfälten för att komma ut. Däremot skulle en så kallad box-junktion (område som är uppmålat och där bilar inte får stanna vid köbildning) kunna hjälpa bussarna ut, i alla fall när det är köbildning och mycket trafik.

Kostnad:

Ca 0,05 Mkr

Konsekvenser:

Regionbussarnas utfart underlättas och fördröjningarna minskar. På Södra Förstadsgatan går 4 av de större stadslinjerna, som kan få försämringar om regionbussarnas framkomlighet prioriteras. Om ett av körfälten görs om till busskörfält så minskar kapaciteten på Södra Förstadsgatan. Detta kan orsaka köbildning för biltrafiken och "sekundära" negativa effekter genom behov av annan tidsättning i omgivande trafiksignaler. Konsekvenserna av denna åtgärd är mycket komplexa.

Effekterna av en s.k. box-junktion borde vara endast positiva, då de underlättar för bussen vid köbildning på Södra Förstadsgatan, utan att minska kapaciteten nämnvärt.

Bedömning:

Förslaget måste avgöras i samråd med kommunen inom projektet FramFörBuss.

Ansvarig:

Malmö stad

Sträcka Bergsgatan

SkE 1

Problembeskrivning:

Längs Bergsgatan finns ett generellt problem med dubbelparkering, särskilt på avsnittet mellan Möllevångstorget och Friisgatan i norrgående riktning. Det högra av de två körfälten är mycket brett vilket innebär att bilister kan dubbelparkera utan att vara till stort hinder för annan biltrafik. Men eftersom bussarna är bredare måste de byta körfält vilket påverkar både restiden och komforten negativt.



Det finns många obevakade övergångsställen längs Bergsgatan vilket innebär att bussen måste lämna de gående företräde. Detta påverkar restiden negativt men är även ett problem för trafiksignalsystemet som egentligen har kontroll över trafikflödet längs gatan men störs av trafikens slumpvisa stopp vid övergångsställena.

Tänkbara åtgärder:

Övervakningen av felparkerade bilar bör förbättras, särskilt vid lastzonerna. För att minska förekomsten av dubbelparkering bör körfältens bredd minskas antingen genom att ändra körfältsmarkeringarna eller genom att bredda gångbanan.

Antalet obevakade övergångsställen bör begränsas, främst av trafiksäkerhetsskäl. Eftersom Bergsgatan är en centrumgata kan inte alla oreglerade övergångsställen tas bort utan vissa behöver finnas kvar. Om alla övergångsställen skulle signalregleras skulle andelen rödgående personer troligtvis öka markant vilket innebär ökade trafiksäkerhetsrisker.

Kostnad:

En breddning av gångbanan kostar cirka 1 mkr för angivet avsnitt. Att flytta trafikmarkeringarna längs samma sträcka kostar cirka 0,02 mkr.

Konsekvenser:

Inget av förslagen kan garantera att gatan blir fri från bilister som dubbelparkerar.

Fotgängarnas framkomlighet försämras om man tar bort övergångsställen men eftersom det i nuläget är ganska tätt mellan övergångsställena så bör denna påverkan inte vara allt för stor.

Bedömning:

Utökad övervakning är kostsam och troligen ineffektiv. Att bredda gångbana är dyrt men har störst potential att leda till önskat resultat. En ökad gångbanabredd ger de gående ökade kvaliteter. Att flytta körfältsmarkeringarna är billigt men det är en osäker åtgärd vad gäller det väntade resultatet. Det finns dock en möjlighet att prova denna åtgärd som ett första steg för att kunna utvärdera effekterna inför en eventuell ombyggnad av gångbanan.

Reduceringen av antalet övergångsställen ger små tidsvinster för busstrafiken, men stora förbättringar för dess regularitet, eftersom risken för många stopp minskar.

Ansvarig:

Malmö stad

Hållplats Spångatan

SKE 1

Problembeskrivning:

Vid hållplatsen i sydlig riktning mellan Spångatan och Monbijougatan finns några platser för korttidsparkering direkt framför hållplatsen. Platserna lockar bilisterna att stanna till även på hållplatsen.



Tänkbara åtgärder:

Det finns flera olika förslag på åtgärder som kan göras för att minimera problemet. Man kan genom att ändra skyltningen ta bort korttidsparkeringen och låta hållplatsen täcka hela kvarterslängden. Ett alternativ kan vara att bygga en så kallad klack mellan sträckan för hållplatsen och sträckan för korttidsparkering. Att utforma hållplatsen som en klackhållplats är ett tredje alternativ som förtydligar var hållplatsen börjar och slutar.

Målning i gatan för att markera busshållplatsen är redan genomförd som ett första försök att få bilisterna att respektera hållplatsområdet. Om detta inte hjälper kommer målningen att förstärkas med sick-sack-mönster över hela området. Om detta inte heller hjälper kommer andra alternativ att ses över.

Kostnad:

Klack och målning ca 0,015 Mkr och en klackhållplats ca 0,1 Mkr.

Konsekvenser:

Genom att ta bort korttidsparkeringen minskar risken att felparkerade bilar hindrar busstrafiken vid hållplatsen vilket förbättrar bussens tillgänglighet. Däremot försämras tillgängligheten för biltrafik till verksamheter och butiker längs kvarteret.

Till skillnad från en parkerad bil så innebär en utbyggnad av en klack att bussen alltid måste svänga ut från hållplatsen likt en bussficka, vilket kan innebära negativa konsekvenser för bussens restid eller komfort. Dock kan klacken göras så att den inte går ut i gatan alltför långt för att underlätta för bussen men ändå markera hållplatsområdet tydligare.

En klackhållplats innebär att bussen tar ett av de två körfälten i anspråk när bussen står vid hållplatsen. Detta försämrar kapaciteten längs gatan och bilister tvingas byta körfält. Trafiksignalen i korsningen Spångatan – Bergsgatan kan också påverkas. Eftersom det inte finns någon separerad cykelbana längs gatan så innebär det även en säkerhetsrisk för cyklisterna. Bussen får med en klackhållplats en mycket smidigt angöring utan svängande rörelser och risken att någon bil parkerar på en klackhållplats är mycket liten.

Bedömning:

Förekomsten av hindrande parkering tyder på att det åtminstone tidvis finns ett behov att angöra längs kvarteret som är större än tillgången på parkeringsplatser. Det bör noteras att körtidsmätningarna anger betydligt större fördröjningar i riktningen mot Kristianstad (32 sekunder mot 8). Utan närmare analys är det svårt att avgöra om det är en lämplig åtgärd att ta bort parkeringen eller om förändringar i avgiftsbilden kan påverka situationen. Frågan hänger samman med kommunens parkeringspolicy och bör avgöras inom projektet FramFörBuss.

Ansvarig:

Malmö stad

Korsningen Bergsgatan-Amiralsgatan

SkE 1

Problembeskrivning:

I riktning mot Kristianstad ska bussarna göra en vänstersväng och har i korsningen en genomsnittlig fördröjning på 33 sekunder (14 sekunder i andra riktningen). Korsningen trafikeras förutom av 30000 bilar per dygn även en stor mängd gång- och cykeltrafik.

Tänkbara åtgärder:

Prioritera bussen i trafiksignalen i kombination med att göra om det högra körfältet till busskörfält, eventuellt hela vägen från hållplatsen vid Spångatan, och anlägg en bussluss. När det blir grönt i signalen släpps bussarna lite tidigare än bilarna och får därmed ett litet försprång och de kan lägga sig i rätt körfält inför nästa korsning med Amiralsgatan-Föreningsgatan. Alternativt gör mittkörfält till busskörfält. Bussen kommer då mer rätt fram till korsningen med Föreningsgatan och dessutom hindras inte högersvängen Bergsgatan-Amiralsgatan. Då behövs inte busslussen heller vilket kan underlätta eftersom signalerna redan är hårt belastade, särskilt med tanke på att de är samordnade.

Kostnad:

Prioritering ca 0,1 Mkr, avmålning för busskörfält ca 0,05Mkr

Konsekvenser:

Mittkörfältet kräver ingen bussluss, men alternativet med bussluss och högerkörfältet som busskörfält kan vara bättre med avseende på köer och flöden.

Bedömning:

Problemet hanteras inom projektet FramFörBuss. En särskild utredning kommer att analysera de föreslagna framkomlighetsförbättrande åtgärderna med olika ambitionsnivåer längs både Bergsgatan och Amiralsgatan.

Ansvarig:

Malmö stad

Amiralsgatan mellan hpl Kungsgatan och Föreningsgatan SkE 1

Problembeskrivning:

På sträckan söderut är höger körfält ett tidsreglerat busskörfält måndagar-fredagar 15-18. Under denna tid förekommer det att fordon parkerar och försämrar framkomligheten för busstrafiken. Under övrig tid är det tillåtet att parkera 15 minuter men efterlevnaden av denna reglering är dålig.

Tänkbara åtgärder:

Ett alternativ är att ta bort tidsregleringen på busskörfältet och låt det bli ett permanent busskörfält. Om korttidsparkeringen måste finnas kvar bör man utöka övervakningen av felparkerade bilar. Busskörfältet kan markeras med avvikande material eller målas av för att tydligt visa att utrymmet är till för busstrafik och inget annat.

Kostnad:

Målning ca 0,01 Mkr

Konsekvenser:

Kombinationen parkering under lågtrafik, parkeringsförbud under högtrafiktid finns utmed många av de högtrafikerade gatorna i Malmös innerstad. Lösningen får ses som en avvägning mellan behovet att angöra och fordonstrafikens framkomlighet, i detta fall busstrafikens. Konsekvenserna av att göra avsteg från denna lösning på denna gatusträcka är svårt att överblicka. Att överlåta dagens tidsreglerade busskörfält helt och hållet till busstrafiken gör att parkeringen försvinner. Möjligen kan det anses vara oacceptabelt att helt ta bort kantstensparkeringen längs gatan.

Bedömning:

Problemet bör hanteras inom projektet FramFörBuss.

Ansvarig:

Malmö stad

Hållplats Kungsgatan

SkE 1

Problembeskrivning:

Här finns en planskild korsning för gående och cyklister under Amiralsgatan mellan hållplatserna på var sida om gatan. Det finns även ett obevakat övergångsställe över gatan som har två körfält i vardera riktning. Bussresenärerna använder sig i största utsträckning av övergångsstället vilket inte är bra av trafiksäkerhetsskäl.

Hållplatserna trafikerades av många busslinjer och i rusningstrafik händer det ofta att flertalet bussar med riktning mot Kristianstad anländer till hållplatsen samtidigt. Kön av bussar blir lång och passerar över det befintliga övergångsstället vilket innebär att gående inte kan passera gatan på övergångsstället.

Tänkbara åtgärder:

Förändra avgångstiderna från Södervärn så att spridningen blir större mellan avgångarna. En utredning av hela Amiralsgatan finns inom FramFörBuss, där denna hållplatsen ingår. Problemet löses inom detta.

Konsekvenser:

Bussarna kommer att angöra hållplatsen med en större spridning, vilket minskar riskerna för köande bussar över övergångsstället.

Bedömning:

Problemet bör hanteras inom projektet FramFörBuss.

Ansvarig:

Malmö stad och Skånetrafiken (avgångstider).

Amiralsgatan mellan Drottninggatan och hpl Kungsgatan SkE 1

Problembeskrivning:

Sträckan söderut har två körfält, varav det högra kan användas till korttidsparkering under lågtrafik, d.v.s. alltid undantaget måndag-fredag 15-18. Förhållandet begränsar kapaciteten, därmed försämras även framkomligheten för bussarna. Efterlevnaden av denna reglering är dålig.

Tänkbara åtgärder:

Inför permanent stoppförbud.

Kostnad:

Ingen kostnad

Konsekvenser:

Kombinationen parkering under lågtrafik, parkeringsförbud under högtrafiktid finns utmed många av de högtrafikerade gatorna i Malmös innerstad. Lösningen får ses som en avvägning mellan behovet att angöra och fordonstrafikens framkomlighet, i detta fall busstrafikens. Konsekvenserna av att göra avsteg från denna lösning på denna gatusträcka är svårt att överblicka.

Bedömning:

Problemet bör hanteras inom projektet FramFörBuss.

Ansvarig:

Malmö stad

Korsningen Drottninggatan - Amiralsgatan

SKE 1

Problembeskrivning:

Korsningen är högt belastad och trafikeras av cirka 40000 bilar per dygn samt ett flertal stads- och regionbusslinjer. Vid rusningstid uppstår långa köer, särskilt på Drottninggatan i vänsterkörfältet söderut mot Amiralsgatan. Även utanför rusningstid tillåter vänstersvängen endast att ett mindre antal fordon kan svänga per omlopp i trafiksignalen. Skåneexpressen får enligt körtidsmätningarna en fördröjning på cirka 50-55 sekunder i denna korsning.

Tänkbara åtgärder:

Justera faserna och tiderna i trafiksignalen till förmån för busstrafiken. Vänstersvängen från Drottninggatan till Amiralsgatan söderut har mycket kort tid och orsakar störst fördröjningar.

Kostnad:

Underhållskostnad

Konsekvens:

Konsekvenserna för denna åtgärd är svåra och komplexa att bedöma eftersom de påverkar ett komplicerat trafiksystem med mycket trafik. På morgonen bör det finnas möjlighet att utöka gröntiden, men på eftermiddagen trafikeras korsningen av för mycket trafik från väster som ska köra rakt fram. Det är svårt att utöka gröntiden utan att det inverkar negativt på annan busstrafik.

Bedömning:

Problemet hanteras i den särskilda utredning om framkomlighetshöjande åtgärder som genomförs inom projektet FramFörBuss.

Ansvarig:

Malmö stad

Sträcka Drottninggatan

SkE 1

Problembeskrivning:

Nuvarande linjesträckning via Drottninggatan mellan Amiralsgatan – Föreningsgatan och Värnhemstorget medför fem svängar. Varje sväng innebär en tidsförlust och sämre komfort för passagerarna.

Tänkbara åtgärder:

Att ändra linjesträckningen så att bussen kör till terminalen på Värnhemstorget via Föreningsgatan och Lundavägen. Detta förslag gäller alla regionbusslinjer, eftersom olika körvägar för linjer mellan två punkter normalt inte är någon acceptabel lösning.



Konsekvenser:

Antalet svängar minskar till en och linjesträckningen blir cirka 500 meter kortare. Föreningsgatan är dock en långsammare gata än Drottninggatan, som har lägre medelhastighet på grund av annan utformning och parkerade fordon i gatan. Driftskostnaderna minskar med ungefär 2 Mkr per år.

Linjeomläggningen innebär att gångavstånden ökar med cirka 200 meter till målpunkter i city från hållplatserna Kungsgatan och Länsstyrelsen. Eftersom flertalet av resenärerna som utnyttjar dessa hållplatser har sina målpunkter i city skulle en omläggning ge en genomsnittlig förlust på ungefär två minuter. Beräkningar visar att förslaget totalt sett medför restidsförluster och de genomresande vinner inte tillräckligt mycket tid.

Bedömning:

Det är viktigt att resenärerna inte påverkas negativt av eventuella åtgärder och därför bör förslaget avskrivas.

Ansvarig:

Malmö stad och Skånetrafiken.

Korsningen Kungsgatan – Ehrensvärdsgatan

SkE 1

Problembeskrivning:

I korsningen Kungsgatan – Ehrensvärdsgatan gäller högerregeln vilket i sig inte försämrar bussarnas framkomlighet påtagligt, men för en tydlig kollektivtrafiksättning i stadsmiljön kan regleringen ändras till väjningsplikt på Ehrensvärdsgatan.

Tänkbara åtgärder:

Ändra regleringen genom att införa väjningsplikt på Ehrensvärdsgatan.

Kostnad:

Cirka 0.01 mkr.

Konsekvens:

Bussarnas framkomlighet förbättras.

Bedömning:

Bör kunna genomföras.

Ansvarig:

Malmö stad

Hållplats Värnhem

SKE 1

Problembeskrivning:

Genomförda undersökningar visar höga halter av kvävedioxid som följd av stor trafikmängd, ryckig trafikrytm och ett stort inslag av dieseldrivna bussar. Detta anses utgöra ett miljöproblem för de boende i närheten av hållplatserna på Kungsgatan. Flera lösningar kring Hållplats Värnhem diskuteras för närvarande.

Sträckan mellan Drottninggatan – Stockholmsvägen

Problembeskrivning:

Mellan Drottninggatan och Stockholmsvägen svänger bussarna 4-6 gånger. Dessutom är trängseln kring Värnhemstorget stor. Bussarna bidrar även till miljöproblem kring torget, främst gäller det bullerstörningar på Kungsgatan och höga luftföroreningshalter.

Tänkbara åtgärder:

Genom att flytta regionbusshållplatsen från Värnhemstorget till Drottninggatan behöver bussarna på väg in mot Malmö från motorvägen endast göra två svängar.

Konsekvenser:

Avståndet mellan en hållplats på Drottninggatan och Värnhem blir 200 meter. Kontakten bryts mellan regionbussar och stadsbussar vilket innebär att det blir mer obekvämt för resenärerna att byta till andra bussar. Även kontakten med Skånetrafikens kundcenter går förlorad. Komforten ökar genom att bussens körväg får färre svängar och körtiden blir kortare. En körsträcka via Drottninggatan kan underlätta en lösning med separata bussfält på infarten norrifrån via Stockholmsvägen, enligt tänkbara åtgärder nedan. Förslaget reducerar miljöproblemen kring Värnhemstorget.

Bedömning:

Förslaget är sammantaget negativt för bussresenärerna. Restidsvinsterna för genomresande resenärer bedöms inte överväga konsekvenserna av att splittra terminalen. Frågan bör ingå i ovannämnda Värnhemsdiskussion.

Ansvarig:

Malmö stad och Skånetrafiken.

Problembeskrivning

I utfarten från Malmö mot Lund och motorvägen blir det trängsel i rusningstid. Den svaga länken är vänstersvängningen i korsningen Lundavägen/Hornsgatan, där trafiken står och köar långt bak till Värnhemstorget.



Bilkö även på morgonen norrut i korsningen Lundavägen/Hornsgatan.

Tänkbara åtgärder:

Anlägg ett bussfält in i korsningen. Det ger två vänstersvängsfält, vilket inte får kombineras med ett övergångsställe längs Lundavägen. Lösningen på detta är att utnyttja den vänstersvängsfas som redan finns idag till busstrafiken. Genom att lägga vänstersvängsfasen först i omloppet, efter tvärgående fas är över, kan bussarna få komma iväg först.

Kostnad:

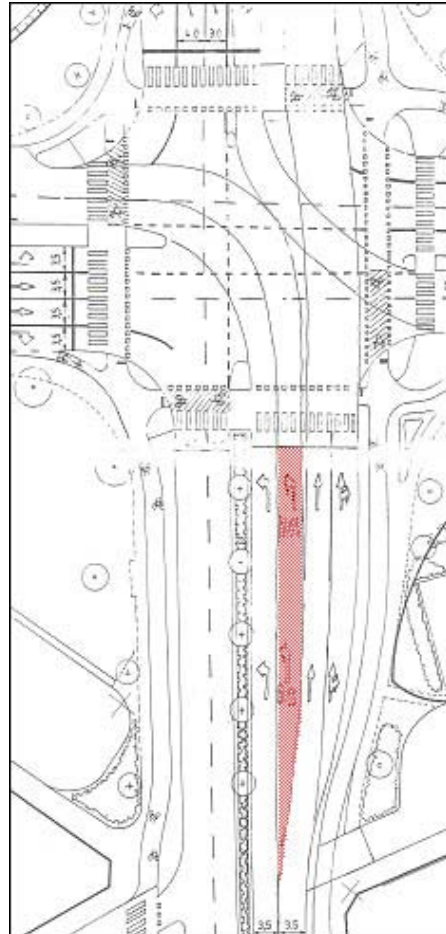
Cirka 0,05 mkr

Konsekvenser:

Det finns utrymme för lösningen och biltrafikens framkomlighet påverkas marginellt, endast de vänstersvängande bilisterna får det sämre. I rusningstid kommer busstrafiken alltid att vara garanterad en kort grönfas i varje omlopp, vilket kommer att ge stora tidsbesparingar. I lågtrafik kan bussföraren välja att utnyttja bussfältet och den korta grönfasen om bussen anländer till korsningen när det är rött. Om bussen kommer när det är grönt kan den lägga sig i bilarnas vänstersvängsfält och följa med genom korsningen.

En variant är att införa en separat vänstersvängsfas, vilket är vanligt i andra städer. Under denna fas har inga övergångsställen grönt, medan båda vänstersvängsfälten kan ha grönt. Dessutom har dels den vänstersvängande trafiken från motsatt håll grönt, dels kan högersvängande trafik från Hornsgatan också ha grönt, vilket även bör gynna busstrafiken. Nackdelen med en separat vänstersvängsfas är mindre kapacitet för resterande faser, där till exempel stadsbusstrafiken längs Lundavägen ingår.

Förslaget är väldigt komplext på grund av trafiksignalerna och deras samordning med övriga signalsystemet samt gällande lagstiftning för trafiksignaler. Om för sto-



Korsningen Lundavägen/Hornsgatan↔, med förslag på ett bussfält för vänstersvängande regionbussar.

ra förändringar görs kan det dessutom bli kapacitetsproblem i korsningen vilket ger ökade köer. Förslaget bör därför utredas närmare.

Slutsats

Fortsätt utreda möjliga alternativ. En lösning är mycket önskvärd med tanke på de långa köerna.

Ansvarig:

Malmö stad

Korsningen Stockholmsvägen – Hornsgatan

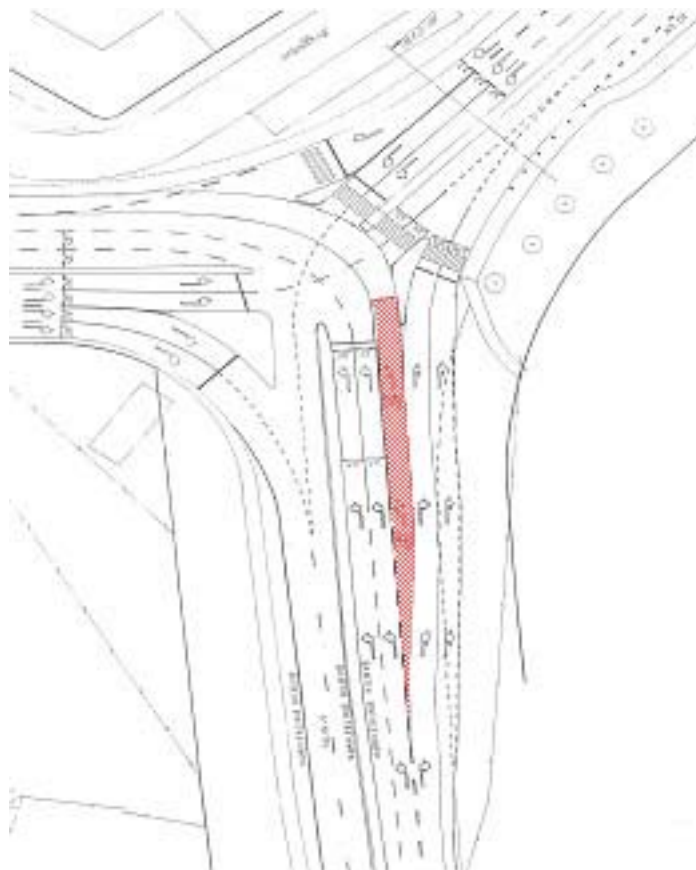
SKE 1

Problembeskrivning:

Stockholmsvägen är den mest belastade infartsvägen till Malmö med cirka 40000 fordon per dygn. Sträckan trafikeras av flera tunga regionbusslinjer. Vid rusningstid uppstår alltid köer från Sege trafikplats och in mot stan. Det innebär sämre möjlighet att hålla tidtabellen och erbjuda snabba och attraktiva resor. Efter Yttre Ringvägens öppnande har situationen på Stockholmsvägen lättat. De årliga generella trafikökningarna innebär emellertid att situationen inom ett par år sannolikt kommer att vara lika pressad som före Yttre Ringvägens öppnande.

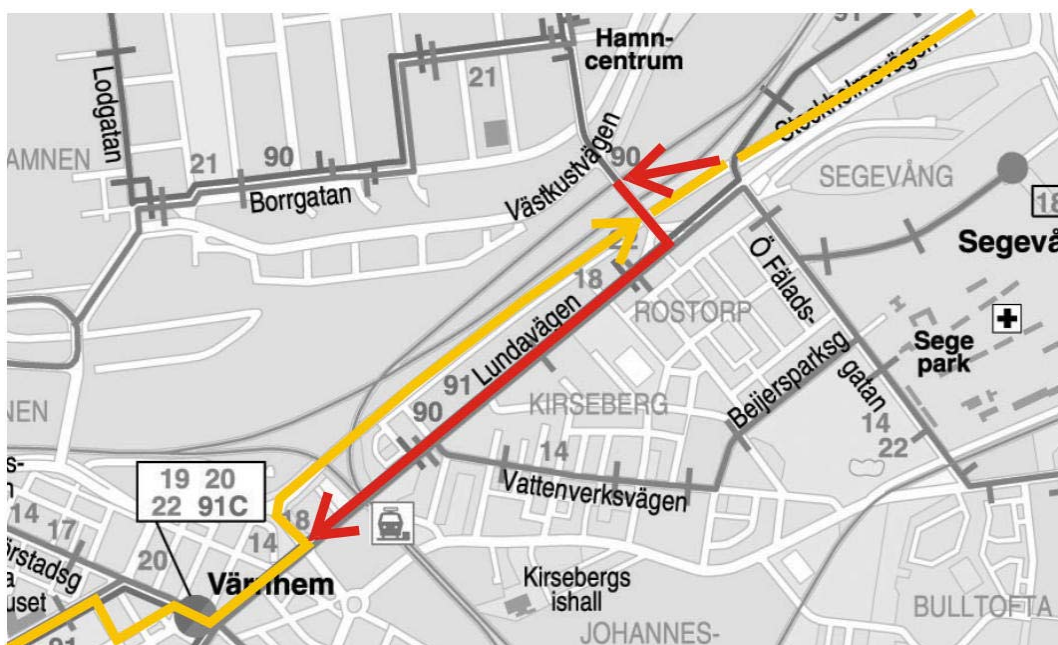
Tänkbara åtgärder:

1. Bygga ut busskörfält längs Stockholmsvägen på avsnittet närmast den trafiksignalreglerade korsningen med Hornsgatan, se skiss på nästa sida.



Eftersom trafiken i högra körfältet flyter på bra, drar bussen nytta av detta nästan ända fram till korsningen, där den lägger sig i ett eget buskörfält och dessutom längre fram än övrig trafik som också ska svänga vänster. Bussen slipper dessutom hamna i köerna för vänstersväng och får ett försprång före övrig trafik som ska svänga vänster.

2. Anlägga en ny bussanslutning mellan Stockholmsvägen in mot centrum och Sjölundaviadukten i riktning mot centrum. Anslutningen skulle möjliggöras genom en ny busstramp från Stockholmsvägens norra sida till den befintliga bron. Lutningarna bör bli acceptabla, men problemet är om det finns tillräckligt med utrymme för bankfyllnad på den norra sidan mellan vägen och befintliga dubbelspår, som används för tågtrafiken mot Lund. Banverket planerar en utbyggnad till fyra spår mellan Malmö och Lund. Med anledning av det begränsade utrymmet behövs troligtvis stödmurar och/eller en pelarburen konstruktion på delar av sträckan. Vid Lundavägen finns en korsning som ser ut som en rondell, men fungerar genom reglering av väjningsplikt som en vanlig trevägskorsning.



Kostnad:

1. Kostnad buskörfält blir cirka 0,8 Mkr.
2. En normal ramp kostar cirka 1 Mkr. I detta fall blir kostnaden troligen mycket högre på grund av de trånga utrymmena på den norra sidan och en sammantagen kostnad blir troligen cirka 6-7 Mkr.

Konsekvenser:

1. Fördröjningarna för regionbusslinjerna minskar i korsningen.
2. Korsningen skulle behöva byggas om. Trafikmängden på viadukten uppgår till cirka 8000 bilar per dygn. Troligen är maxtrafiken relativt hög eftersom Sjölundaviadukten har förbindelse med stora arbetsområden i norr. Trafikmängden kan leda till framkomlighetsproblem på den nya, norra rampen.

Genomförda körtidsmätningar visar att infart via den nya rampen och Lundavägen ger ökade körtider under lågtrafik och ungefär samma körtider under högtrafik. Sträckan via Lundavägen är dock inte lika känslig för ökade trafikbelastningar som den nuvarande via Stockholmsvägen. En fördel kan vara att en ny hållplats vid Sjölundaviadukten kan anläggas.

Bedömning:

1. Förslaget bör kunna genomföras.
2. Intrången vid Sjölundaviadukten förutsätter troligen ny detaljplan. De preliminära resultaten från körtidsmätningarna uppvisar dock inga körtidsvinster. Åtgärden blir därför beroende av den framtida trafikutvecklingen.

På grund av bland annat de höga kostnaderna i alternativ 2 är alternativ 1 mest realistiskt och kostnadseffektivt, dessutom ger det den önskade effekten med ett betydlig mindre intrång än alternativ 2.

Ansvarig:

Malmö stad och Skånetrafiken.

Sträcka mellan trafikplats Sege och Kronetorp

SkE 1

Problembeskrivning:

Motorvägen mellan Malmö och Lund är en av regionens mest belastade vägar med omfattande bil- och busstrafik. Vägen trafikeras av cirka 50000 fordon per dygn och i rusningstid uppstår kontinuerliga köer på sträckan söder om Kronetorp. Sträckan trafikeras av flera tunga regionbusslinjer. Liksom för Stockholmsvägen har Yttre Ringvägens öppnande inneburit en lättnad av trafiksituationen, men även på sträckan mellan trafikplatserna Sege och Kronetorp förväntas avlastningen åtas upp av den generella trafikökningen inom några få år.

Tänkbara åtgärder:

Förslag till busskörfält på sträckan bör studeras. Behovet i riktning in mot Malmö är störst. Åtgärden bör studeras i kombination med korsningen med Hornsgatan, se ovan. Ombyggnad sker inom befintligt utrymme i korsningen och i direkt anslutning till korsningen.

Kostnad:

0,2 Mkr

Konsekvenser:

Åtgärden förkortar restiden, den minskar även förseningsrisken och höjer komforten för resenärerna.

Bedömning:

Förslaget är positivt för busstrafiken då denna inte påverkar av de trafikstörningar som uppstår vid högtrafik. Då även utryckningsfordon kan använda busskörfältet är det till ytterligare nytta.

Ansvarig:

Vägverket

3.3 Lund

SkåneExpressen 1 mellan Malmö och Kristianstad trafikerar endast motorvägs-hållplatsen Ericsson på resvägen genom Lund. Däremot börjar SkåneExpressen 2 på Bankgatan i Lund och trafikerar även hållplatserna Lunds centralstation, lasarettet samt Lund ridhuset.

Skånetrafiken har tillsammans med Lunds kommun och Vägverket arbetat med projektet FramförBuss för Lund. Projektet har resulterat i en inventering och åtgärdsplan som syftar till att öka framkomligheten för busstrafiken i Lund och därmed göra kollektivtrafiken attraktivare. Några särskilda problem eller åtgärder för att förbättra framkomligheten för SkåneExpressen 2 har inte tagits upp i rapporten.

Hållplats Ericsson

SkE 1

Problembeskrivning:

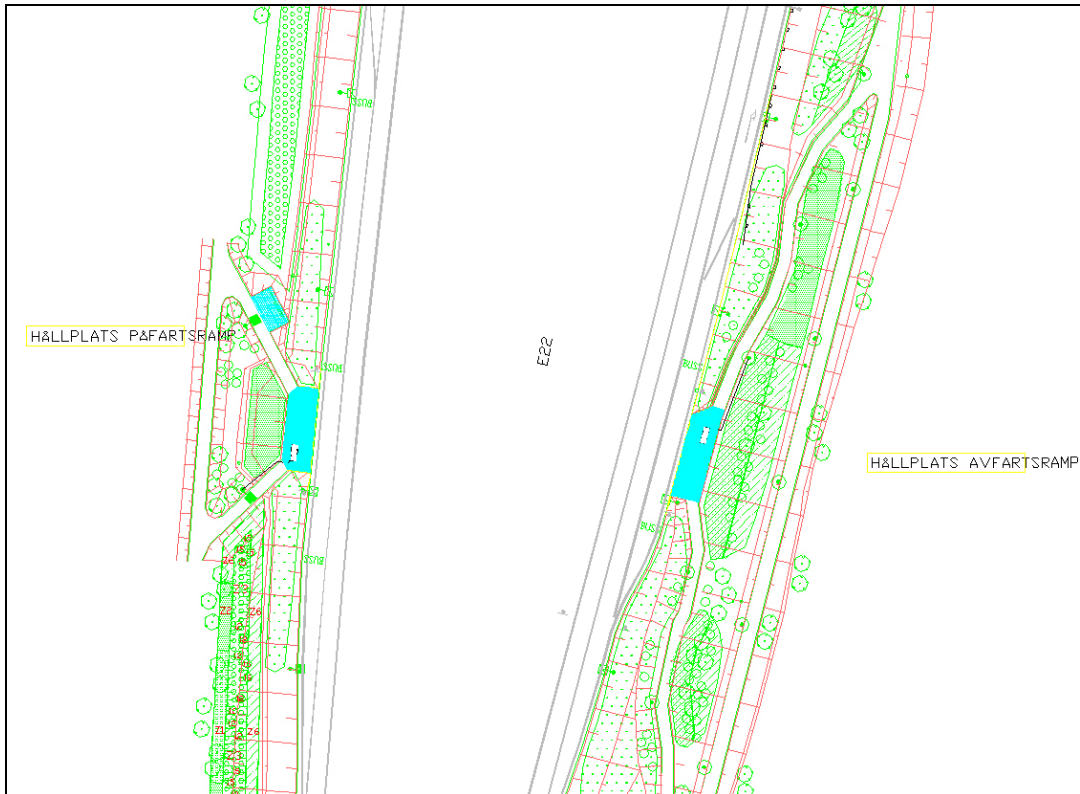
Det finns behov av ytterligare en motorvägshållplats i Lund som komplement till hållplats Ericsson vid Lund Norra.

Tänkbara åtgärder:

De två lokaliseringar som ligger närmast till hands är i anslutning till trafikplatserna Råby (planeras) eller Gastelyckan. Båda lägena har analyserats med avseende på trafiktekniska förutsättningar, resandeunderlag etc.

1. En hållplats vid Råby kan anläggas på ramperna söder om de två "dropparna" och kan därmed fungera för såväl genomgående turer på E22:an som lokalturer som ska svänga av mot Lund. Resandeunderlaget är stort med Tetra Pak i närområdet samt Klostergården, S:t Lars och södra delen av Gastelyckans verksamhetsområde på något längre avstånd. Ingen matartrafik med stadsbuss är aktuell.

2. En hållplats vid Gastelyckan placeras lämpligen på ramperna norr om trafikplatsen för att få god koppling till det befintliga gångvägnätet. Hållplatsen förutsätter en ny signalfas i trafiksignalen så att bussarna kan köra mellan av- och påfartsramperna i båda riktningarna, vilket inte är möjligt idag för någon trafik.



Motorvägshållplats på ramp.

Kostnad:

0,2 Mkr / hållplats

Konsekvenser:

Genom att ändra signalfaserna i anslutning till en hållplats vid Gastelyckan så medför det att trafiken på Dalbyvägen, där det också finns en omfattande busstrafik, får kortare gröntid. Vid vissa tider kommer korsningens kapacitetstak att överskridas med omfattande köer som följd. En busshållplats vid Gastelyckan har ett mindre resandeunderlag än Råby i närområdet (främst Vipeholm och Gastelyckans verksamhetsområde) men i gengäld bra bytesmöjligheter till andra busslinjer.

Bedömning:

Sammantaget bedöms resandepotentialen för de två hållplatslokaliseringarna ganska likvärdiga, men hållplatsen vid Råby ger en bättre geografisk spridning och inga oönskade externa effekter (exempelvis problem vid befintliga signalreglerade korsningar). Motorvägshållplatsen vid Råby kommer att anläggas i samband med att trafikplatsen byggs ut. Busshållplatsen vid Gastelyckan bör inte byggas ut.

Ansvarig:

Vägverket

3.4 Sträcka Lund – Hörby

Både SkåneExpressen 1 och 2 trafikerar sträckan mellan Lund och Hörby på E22:an. Vägen har på sträckan en varierad standard. Från Lund till Gårdstånga är E22:an motorväg med hastighetsbegränsningen 110 km/h. Mellan Gårdstånga och

Hurva är vägen en 4-fältsväg med god standard som övergår till 2+1-väg med mitt-räcke fram till Fogdarp.

Fördröjningarna för de båda busslinjerna på sträckan är främst vid cirkulationsplats Lund N samt trafikplatsen mellan E22 och väg 1134 vid Osbyholm.

Ny hållplats vid Gårdstånga

Problembeskrivning:

Gårdstånga är en tätort på cirka 400 invånare. Från Gårdstånga arbetspendlar cirka 100 personer till Lund eller Malmö. Mot Eslöv finns relativt tät busstrafik (8 dubbelturer/vardag), medan normal linjetrafik saknas mot Lund och Malmö. I några tidslägen finns efterfrågestyrda taxiturer till Lund. I Flyinge, cirka två kilometer öster om Gårdstånga, bor det cirka 900 personer. Härifrån finns det bussförbindelser till Lund, men turtätheten är mycket gles.

Tänkbara åtgärder:

En motorväghållplats i Gårdstånga skulle ge ett stort utbud av resor direkt till Malmö och Lund. Tre olika alternativ på placering av hållplatsen kan vara möjliga:

1. I anslutning till Igelösavägens bro över motorvägen söder om Kävingeån.
2. På ramperna sydväst om trafikplatsen, samt ny gångbro och gångväg in till byn.
3. På ramperna sydväst om trafikplatsen, samt ny gångväg längs befintlig cirkulationsplats och landsväg till byn.



Kostnad:

1 Mkr

Konsekvenser:

De boende i Gårdstånga och Igelösa får bättre tillgänglighet och möjlighet att pendla och resa kollektivt. Boende i Flyinge får dessutom ett ökat utbud av möjligheter med kollektivtrafiken samt en ökad turtäthet för resor till Lund. Avståndet mellan Flyinge och en ny hållplats vid Gårdstånga blir cirka fyra kilometer.

De två alternativen vid trafikplatsen är inte bra ur säkerhetssynpunkt. Trafikanterna måste även med en ny separerad gång- och cykelväg samt bro passera båda ramperna i plan. Cirkulationen har stor radie och många tillfarter. Tillfarterna är efter cirkulationsplatsen reglerade med hastigheten 90 respektive 110 km/h och bilisterna förväntar sig inte oskyddade trafikanter i denna trafikmiljö.

Bedömning:

Det krävs cirka 10 resor per dag från Gårdstånga för att hållplatsen ska ge ett nettotillskott av resande. Detta är baserat på följande antaganden: 1000 genomresande per dag med 1 timmes medelrestid, 1 minuts uppehållstid och en åktidselasticitet på $-0,6$. För samhällsekonomisk lönsamhet krävs ett högre resande. Hur stort resande som krävs beror på investeringskostnaden. I en samhällsekonomisk beräkning 1997 befanns åtgärden lönsam. I bedömningen ingick att en då befintlig busslinje kunde dras in. Anläggningskostnaden antogs vara 5 Mkr.

Med Gårdstångas 366 invånare och med cirka 100 pendlare mot Lund och Malmö innebär det att i stort sett alla som arbetar utanför samhället ska söderut. En ny busslinje till Gårdstånga är dock en dyrare lösning eftersom driftskostnad är så hög.

En ny hållplats vid Igelösa bör anläggas. Alla andra orter på sträckan av motsvarande storlek har hållplatser. Avståndet mellan hållplats Lund N och Hurva är i nuläget en relativt lång sträcka, ca 2 mil, utan hållplats, jämfört med övriga delar av stråket.

Ansvarig:

Vägverket

Hållplats Hurva

SKE 1 – SKE 2

Problembeskrivning:

Det saknas cykelvägar till hållplatslägena på båda sidor av E22:an. Det finns inte heller några cykelställ vid hållplatserna, utan endast vid pendlarparkeringen som ligger cirka 200 meter norr om E22:an. Avståndet mellan pendlarparkeringen och hållplatserna innebär att cykelställen knappt används.

Tänkbara åtgärder:

Cyklister till hållplatsen bör kunna färdas längs det lokala vägnätet som är lågt trafikerat. Däremot bör cykelparkeringen flyttas närmare båda hållplatserna samt förses med låsbarhet, gärna även väderskydd. Flyttas cykelparkeringen närmare hållplatserna måste den befintliga gångvägen till hållplatsen på Hurvasidan förbättras så att konflikter inte uppkommer mellan gående och cyklister. På södra sidan bör några parkeringsplatser för pendlare anläggas.

Kostnad:

Cirka 0,05 mkr

Konsekvenser:

De som redan pendlar får bättre standard.

Bedömning:

Resandet bör kunna behållas, kanske också utökas något. Åtgärden bör genomföras.

Ansvarig:

Eslövs kommun

Hållplats Rolsberga

SKE 1 – SKE 2

Problembeskrivning:

Det lokala resandet är litet men hållplatsen används dock av dem som bilpendlar till hållplatsen från t.ex. Snogeröd, Gamla Bo och Ängsbyn. Ett problem är att de parkerade bilarna utsätts för skadegörelse.

Tänkbara åtgärder:

För att minska skadegörelsen föreslås att man förbättrar belysningen och röjer i skymmande buskage. Eventuellt kan dessa åtgärder kombineras med kameraövervakning, vilket fordrar tillstånd. Även övervakningskamerorna riskerar att utsättas för skadegörelse, vilket minskar nyttan och ökar kostnaden.

Kostnad: 0,1 Mkr

Konsekvens:

De parkerade bilarna blir i mindre utsträckning utsatta för skadegörelse.

Bedömning:

Hållplatsen bör behållas vid utbyggnad av E22.

Ansvarig:

Vägverket

Hållplats Fogdarp

SKE 2

Problembeskrivning:

Det lokala resandet är litet. Nuvarande vägsträckning innebär betydande trafiksäkerhetsrisker för de resenärer som använder hållplatsen eftersom den skyltade hastigheten är 90 km/h. Det finns inga möjligheter för gående eller cyklister att korsa vägen på ett trafiksäkert sätt.

Tänkbara åtgärder:

I samband med att E22:an byggs ut så kommer den att få en ny sträckning utanför byn. SKE 1 och SKE 2 förutsätt då gå via den nya sträckningen utanför Fogdarp. En ny hållplats förutsätts bli anlagd vid den nya sträckningen av E22.

På kort sikt bör man utföra säkerhetshöjande åtgärder i anslutning till hållplatsen. Exempelvis kan hastigheten sänkas, belysningen bör kompletteras vid hållplatserna, det bör byggas en mindre avsmalning vid hållplatserna och/eller där gående passerar vägen. Dessutom behöver det kompletteras med gångbanor. Alternativt kan en yta avsedd för gång- och cykeltrafik målas på vägen.

Kostnad:

De kortsiktiga åtgärderna bedöms kosta ca 0,2 Mkr.

Konsekvenser:

En nedsättning av den skyltade hastigheten till 70 km/tim innebär att den genomgående trafiken får förlängd restid. Sänkt hastighet och övriga åtgärder förbättrar säkerheten och tillgängligheten för de som åker buss. Även samhället i övrigt drar nytta av ökad säkerhet. Lägre fart innebär också att bullernivåerna sänks.

Bedömning:

De kortsiktiga åtgärderna bör genomföras i avvaktan på ny sträckning utanför samhället. Hållplatsen vid Fogdarp bör behållas då E22 byggs ut.

Ansvarig:

Vägverket

Infarten till Hörby vid Osbyholm

Ske 1 – Ske 2

Problembeskrivning:

I den snäva påfarten mot Malmö har trafiken väjningsplikt. I riktning mot Hörby har avfartsrampen en skarp sväng. Både avfarten och påfarten skapar fördröjningar, ca 30 sekunder, enligt gjorda körtidsmätningar. Vid avfarten är det framför allt den geometriska utformningen som skapar fördröjningar. Det blir i och med detta också dålig sikt i korsningen vilket ytterligare skapar fördröjningar. Vid utfarten på E22 är det även väjningsplikt.

Tänkbara åtgärder:

Ramperna kan byggas om. Påfartsrampen kan utformas som en parallellpåfart och avfartsrampen kan utformas så att svängen mellan avfartsrampen och väg 1134 blir mjukare.

Kostnad:

Ca 1 Mkr.

Konsekvenser:

En parallellpåfart bör inte medföra några problem. Avfartsrampen är inte lika enkel eftersom den innehåller en brant vänstersväng som snabbt mynnar ut i en korsning med väjning. Uppmjukning i riktning mot Hörby försvåras här av det faktum att den genomgående vägen går i relativt brant vänsterkurva mot Hörby. Således måste rampens linjeföring avvägas noga så att man inte skapar ett säkerhetsproblem. Åtgärderna minskar fördröjningarna och ökar reskomforten för de båda expressbussarna. Restiden beräknas minska med 15 sekunder, halva fördröjningstiden.

Bedömning:

Möjligheterna bör prövas genom mer detaljerade studier och utbyggnaden bör samordnas med ombyggnaden av E22. Nybyggnad och ombyggnad av ramperna

torde inte kunna inrymmas inom befintligt vägområde, vilket gör att det blir en ganska lång utredningsprocedur

Ansvarig:

Vägverket

Hållplats Osbyholm

SKE 1 – SKE 2

Problembeskrivning:

Några trafiktekniska problem har inte noterats. Hållplatsen behöver dock rustas upp till önskad standard avseende handikappanpassning.

Kostnad: 0,2 Mkr

Ansvarig: Vägverket

3.5 Hörby

Två alternativ har studerats av SkE's sträckning vid Hörby. Det ena alternativet innebär en linjesträckning utanför samhället via E22:an och det andra alternativet är att fortsätta genom samhället som dagens linjesträckning. Analyser visar att resandet från Hörby är så stort att en linjesträckning genom samhället är motiverad. Det dagliga antalet av- och påstigande inom Hörby uppgår till cirka 700 och antalet genomresande är ungefär lika många (preliminär siffra).

Cirkulationsplats Rv13/Ringsjövägen

Diskussioner har förts om att modifiera den befintliga cirkulationsplatsen i korsningen riksväg 13 - Ringsjövägen. Möjligheten bör undersökas att låta kollektivtrafiken köra rakt igenom cirkulationsplatsen för att minimera antalet svängar och prioritera bussen. Den övriga trafiken bör vid de tillfällen då bussen ska passera igenom cirkulationsplatsen regleras med trafiksignaler.

Hörby Frostaskolan

SKE 2

Problembeskrivning:

Några trafiktekniska problem har inte noterats. Hållplatsen behöver dock rustas upp till önskad handikappanpassning. Eventuellt behöver cykelparkeringen utökas och väderskyddas.

Kostnad: 0,2 Mkr exkl väderskydd

Ansvarig: Hörby kommun

Hållplats Hörby Gamla torg

SkE 1 – SkE 2

Problembeskrivning:

Hållplatsen mot Kristianstad har inget väderskydd och ingen hållplatsficka. Detta innebär att gatan runt torget är mycket bred vilket gör det svårare för gående att korsa på ett trafiksäkert sätt.

Det finns parkeringsplatser i anslutning till hållplatsen, men inga som kan nyttjas som pendlarparkering eftersom de är avgiftsbelagda. Det finns gott om cykelställ på torget, men inga av dem är väderskyddade. Behovet är dock litet eftersom flertalet som cyklar till bussen stiger på vid busstationen.

Tänkbara åtgärder:

Komplettera med väderskydd.

Kostnad:

0,01 Mkr

Bedömning:

Åtgärden bör genomföras.

Ansvarig: Hörby kommun

Hörby tätort, Storgatan

SkE 1 – SkE 2

Problembeskrivning:

Hörby är den i särklass största orten mellan Lund och Kristianstad med cirka 6800 invånare. Genomfarten på den gamla riksvägen miljöprioriterades för några år sedan. Mellan Gamla torg och Slagtoftavägen är framkomligheten begränsad på grund av att gatusektionen är smal och kantas av parkeringsfickor. Det bör eftersträvas en jämnare körhastighet genom centrum, dock utan att äventyra trafiksäkerheten.

Tänkbara åtgärder:

Begränsa kantstensparkeringen genom att t.ex. ta bort den på ena sidan. Underlätta inkörning i parkeringsfickorna exempelvis genom längre eller djupare fickor.

Kostnad:

0,01 Mkr

Konsekvenser:

En begränsning av kantstensparkeringen kommer sannolikt att bidra till något högre färdhastighet för bussen, ca 5 sekunders kortare restid. Komforten förbättras däremot endast marginellt (någon tvär inbromsning mindre). Borttagning eller begränsning av kantstensparkeringen kommer troligen att uppfattas som en allvarlig försämring av tillgängligheten till de butiker som finns kvar i tätorten.

Att underlätta inkörningen i parkeringsfickorna innebär att bilarna kommer fortare ut och in och utgör därmed en mindre störning på trafiken längs gatan.

Bedömning:

Om åtgärden ska göra någon nytta bör kantstensparkeringen nog tas bort helt på ena sidan. Detta innebär en försämrad tillgänglighet till butikerna vilket är en allvarlig invändning. Man kan också konstatera att sträckan med kantstensparkering utgör en liten del av körsträckan genom tätorten. Diskussion bör dock tas upp med kommunen före ställningstagande.

Ansvarig:

Hörby kommun

Hållplats Hörby busstation

SKE 1 – SKE 2

Problembeskrivning:

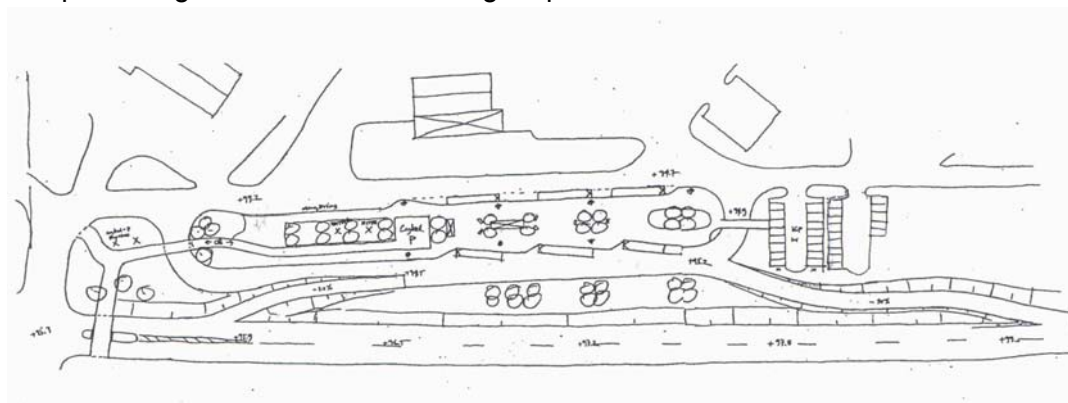
Körvägarna vid busstationen är mycket krokiga. I riktning mot Kristianstad "slår bussen knut på sig själv" med åtta 90-graderssvängar. I riktning mot Malmö är det också åtta 90-graderssvängar.

Miljön för resenärerna på bussterminalen är undermålig, ytorna är stora och ödsliga och terminalen är vindutsatt. Det finns inga väderskydd i direkt anslutning till hållplatslägena och det är långa avstånd mellan pendlarparkeringen, cykelparkeringen och hållplatserna.

Tänkbara åtgärder:

Genom nya av- och påfarter i anslutning till Kristianstadsvägen kan antalet tvärsvängar helt elimineras samtidigt som körvägen blir något genare. Höjdskillnaden är dock ganska stor, cirka 2,5 meter, vilket innebär att ramperna blir ganska långa.

Ett alternativ till denna relativt omfattande ombyggnad är flytta hållplatserna till den norra delen av terminalen (enligt illustrationen) men att endast låta bussarna i nordgående riktning ändra körväg så att de går in till den parallella lokalgatan, stannar vid det nya hållplatsläget och går ut via rondellen nordöst om terminalen. Passagerarmiljön rustas upp med väderskydd vid hållplatslägena, anpassning för personer med funktionshinder och en översyn av anslutande gång- och cykelvägar samt cykelparkeringen. För att göra platsen lite trevligare kan man komplettera med planteringar och annan möblering av platsen.



Ytterligare ett alternativ är att flytta hållplatserna till Kristianstadsvägen.

Kostnad:

Flytt av hållplatser till norra delen av terminalen ca 0,05 Mkr inkl väderskydd

Konsekvenser:

Den kompletta ombyggnaden med nya ramper från Kristianstadsvägen förkortar restiden och ökar komforten, kostnaden är dock hög. En begränsad ombyggnad medför förbättringar i riktningen mot Kristianstad och till en lägre kostnad. Båda alternativen förkortar restiden och komforten för resenärerna samt förbättrar kvaliteten på terminalen.

Alternativet att flytta regionbussarnas hållplatser till Kristianstadsvägen leder till försämrade kontakt med de bussar som angör terminalen och säkerhetsrisker vid passage över Kristianstadsvägen. Höjdskillnaderna försämrar också tillgängligheten för funktionshindrade.

Bedömning:

Förändring enligt fullständig eller begränsad ombyggnad ger förbättringar utan att förlora den sammanhållande funktion som terminalen erbjuder. Den fullständiga lösningen med ramper ger en högklassig lösning och bör därför väljas som långsiktig lösning. Utbyggnaden bör dock genomföras etappvis. Till en början kan en enklare lösning väljas där bussar i riktning mot Kristianstad stannar på den västra sidan, vilket kan genomföras med mindre ombyggnader.

Ansvarig:

Hörby kommun

Väg E22, korsningen Hörby Norra

SkE 1 – SkE 2

Problembeskrivning:

Trafiken från Hörby har stopplikt i korsningen med E22, vilket medför en genomsnittlig fördröjning på cirka 20 sekunder enligt körtidsmätningarna i riktningen mot Kristianstad.

Tänkbara åtgärder:

I samband med att E22an byggs om till en 2+1 väg bör utformningen av korsningen Hörby Norra utformas på ett sådant sätt att kollektivtrafiken gynnas både med avseende på framkomlighet och med avseende på komfort.

Ansvarig:

Vägverket

3.6 Sträcka Hörby - Tollarp

Enligt Vägverkets förslag till åtgärdsplan för perioden 2004-2015 kommer E22 att byggas om mellan Sätaröd och Vä under åren 2011-2015. Vägen byggs i ny sträckning norr om Tollarp och utförs som så kallad fyrfältsväg med planskilda korsningar. Under mellanperioden avser Vägverket att bygga om avsnittet mellan Hörby och Sätaröd till mötesfri väg, d.v.s. en väg som har mitträcke och omväxlande två respektive ett körfält per riktning.

Med anledning av E22:ans utbyggnad har Trivector gjort en utredning där körvägarna för SkE genom Tollarp har studerats. Tre alternativ har studerats och utredningen har rekommenderat alternativ 3 som innebär att SkE 1 bibehåller nuvarande körväg via befintlig E22 förbi Tollarp. Även SkE 2 behåller befintlig körväg via

torget. Detsamma gäller linje 556. Utredningen har utgått från att samtliga hållplatser blir oförändrade. Skånetrafiken har studerat möjliga hållplatsförändringar och har kommit fram till att både SkE 1 och SkE 2 bör trafikera den befintliga E22:an och att man kompletterar med en ny hållplats i östra delen av Tollarp. Detta innebär att SkE 1 och SkE 2 även kommer att trafikera de befintliga hållplatserna i Sätaröd. Den trafik som blir kvar på linje 556 får även i fortsättningen trafikera hållplatsen vid torget i Tollarp.

Hållplats Ekeröd

SkE 1 – SkE 2

Problembeskrivning:

I Ekeröd företas i nuläget cirka 5 enkelresor per dag. Hållplatsen har en låg standard och består endast av en informationsstolpe på var sida om vägen. Det finns inga plattformar eller väderskydd. Vägen har hastighetsbegränsningen 90 km/h där trafikanterna måste passera vägen i plan, vilket medför höga trafiksäkerhetsrisker.

Det finns inga anslutningar så att man kan ta sig till hållplatserna på ett bra sätt som gående, cyklist eller bilist. Det finns en möjlighet att parkera som pendlare vid informationsplatsen som ligger en bit från hållplatsen. Men det innebär att man måste gå till hållplatsen på väggrenen.

Då E22:an byggs om möjliggörs det dock att hållplatsen kan rustas upp till en god standard både med avseende handikappanpassning och trafiksäkerhet. Med anledning av detta bör hållplatsen finnas kvar även om resande underlaget är i dagsläget är litet.

Tänkbara åtgärder:

Hållplatsen rustas upp i samband med ombyggnaden av E22.

Konsekvenser:

Tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras i och med en högre standard på hållplatsen och även trafiksäkerheten förbättras. Tillsammans bör dessa effekter kunna stimulera ett ökat resande med kollektivtrafiken.

Bedömning:

Hållplatsen bör finnas kvar i och med de nya förutsättningarna. Vid ombyggnaden av E22 bör man speciellt beakta anslutningarna till och från hållplatsen för fotgängare och cyklister.

Ansvarig:

Vägverket och Skånetrafiken.

Hållplats Boarp

SkE 2

Problembeskrivning:

I Boarp företas i nuläget endast cirka 5 enkelresor per dag. Hållplatsen har en låg standard och består endast av en stolpe på var sida om vägen. Det finns inga plattformar eller väderskydd. Vägen har hastighetsbegränsningen 90 km/h där trafikanterna måste passera vägen i plan, vilket medför höga trafiksäkerhetsrisker.

Det finns inga anslutningar så att man kan ta sig till hållplatserna på ett bra sätt som gående, cyklist eller bilist. E22:an förbi Boarp ska byggas om till mötesfri motortrafikled under perioden före 2007.

Tänkbara åtgärder:

Hållplatsen bör tas bort.

Konsekvenser:

Tillgängligheten till kollektivtrafiken blir försämrad för de som utnyttjar hållplatsen för arbetsresor.

Bedömning:

Hållplatsen bör slopas på grund av för litet resunderlag samt låg standard på hållplats. De fåtal resenärer som utnyttjar hållplatsen hänvisas till Närtaxi.

Ansvarig:

Vägverket och Skånetrafiken

Hållplats Linderöd E22

Ske 1 – Ske 2

Problembeskrivning:

Linderöd är en tätort med cirka 400 invånare. Resandet är relativt omfattande, cirka 100 enkelresor per vardag. Likväl utgör det lokala resandet bara 15 % av antalet resor, resterande 85% är genomresande. E22:an ska få en ändrad sträckning med en kort förbifart söder om Linderöd. Utbyggnaden är planerad till perioden 2012-2015. På kort och medellång sikt är trafikering av busslinjerna genom samhället det enda alternativet. På lång sikt är inriktningen att flytta ut linjen till den nya sträckningen med en motorväghållplats mitt för samhället.

Hållplatsen i Linderöd är centralt belägen. Vägen är hastighetsbegränsad till 50 km/h förbi hållplatsen men den är utformad som en 70-väg. Hållplatsen är inte anpassad för personer med funktionshinder.

Tänkbara åtgärder:

Eftersom utbyggnaden av förbifarten ligger långt fram i tiden bör man anpassa den befintliga hållplatsen för personer med funktionshinder. Åtgärder för att anpassa vägens utformning till hastighetsbegränsningen bör övervägas samt en översyn av trafiksäkra gång- och cykelanslutningar.

På lång sikt bör busslinjernas trafikering ske via den nya vägen söder om samhället. Nya hållplatser anläggs vid den planerade trafikplatsen vid Svensköpsvägen. Det behövs sannolikt en ny gång- och cykelväg längs Svensköpsvägen mellan Linderöd och den nya hållplatsen. I samband med utbyggnad av förbifarten bör nuvarande väg anpassas till sin förändrade funktion.

Kostnad:

Handikappanpassningen kostar cirka 0,2 Mkr.

Konsekvenser:

Vid den långsiktiga lösningen kommer gångavståndet att öka för boende inom Linderöd. Ur restidssynpunkt är en motorväghållplats 1 kilometer söder om Lin-

deröd ungefär likvärdigt med att behålla nuvarande sträckning genom samhället. Motorvägsalternativet ger emellertid även viss driftkostnadsbesparing, varför detta alternativ totalt sett är förmånligast.

Bedömning:

Befintliga gång- och cykelvägar bedöms av kommunen ha tillräcklig standard till och från nuvarande hållplats.

På lång sikt bör en motorvägshållplats byggas en kilometer söder om Linderöd, vilket innebär att linjesträckningen genom samhället slopas. Då bör även en anslutande gång- och cykelväg byggas.

Ansvarig:

Vägverket

Hållplats Spångarp

SkE 2

Problembeskrivning:

I Spångarp finns i nuläget endast cirka 5 av- och påstigande per dag. Hållplatsen har låg standard och består endast av en informationsstolpe på var sida om vägen. Det finns inga plattformar eller väderskydd. Vägen har hastighetsbegränsningen 90 km/h där trafikanterna måste passera vägen i plan, vilket medför höga trafiksäkerhetsrisker.

Det finns inga anslutningar så att man kan ta sig till hållplatserna på ett bra sätt som gående, cyklist eller bilist. E22:an förbi Spångarp ska byggas om till mötesfri motortrafikled under perioden före 2007.

Tänkbara åtgärder:

Hållplatsen bör tas bort.

Konsekvenser:

Tillgängligheten till kollektivtrafiken blir försämrad för de få som utnyttjar hållplatsen för arbetsresor och skolresor.

Bedömning:

Hållplatsen bör slopas på grund av för litet resunderlag och en låg standard på hållplatsen. De fåtal resenärer som utnyttjar hållplatsen hänvisas till Närtaxi.

Ansvarig:

Vägverket och Skånetrafiken.

Hållplats Sätaröd

SkE1 – SkE 2

Problembeskrivning:

Nuvarande hållplatser ligger i östra delen av bebyggelsen och har cirka 25 på- och avstigande per dag. Både SkE 1 och 2 trafikerar hållplatsen. Vägens hastighetsbegränsning förbi hållplatsen är 70 km/h och det saknas gångvägar och en ordnad passage. Det kan finnas behov av en pendlarparkering. Hållplatsen är inte anpassad för personer med funktionshinder. SkE's linjesträckning kommer även efter utbyggnad av ny E22 att trafikera den befintliga vägen genom Sätaröd, Sandhusen och Tollarp.

Tänkbara åtgärder:

Eftersom SkE 1 och SkE 2 kommer att trafikera den gamla vägen förbi Sätaröd även efter utbyggnad av ny E22 så bör hållplatsen finnas kvar. Vägen bör kompletteras med gångbanor och vid hållplatsen finns det behov av en förbättrad passage med hjälp av en avsmalning och bra belysning. Hållplatsen bör även kompletteras med plattform, väderskydd och cykelställ. På sikt bör man genomföra en hastighetssänkning med kompletterande trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till hållplatsen. Även en anpassning av hållplatsen för personer med funktionshinder bör göras.

Kostnad:

0,2 Mkr, exklusive ny gc-väg (endast avmålning görs).

Konsekvenser:

Åtgärderna förbättrar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna samt ökar tillgängligheten för personer med funktionshinder.

Bedömning:

Hållplatsuppehåll i Sätaröd bedöms motiverat på grund av relativt stort resande.

Ansvarig:

Vägverket

Hållplats Sandhusen

SkE 2

Problembeskrivning:

Den befintliga hållplatsen ligger i den östra delen av bebyggelsen i anslutning till en befintlig parkering. Endast SkE 2 trafikerar hållplatsen och resandet är mindre än 5 av- och påstigande per dag. Hållplatsen har en låg standard och består endast av en stolpe på var sida om vägen. Det finns inga plattformar, väderskydd eller anpassningar för personer med funktionshinder. Vägen har hastighetsbegränsningen 90 km/h där trafikanterna måste passera vägen i plan, vilket medför höga trafiksäkerhetsrisker. Det finns inga anslutningar så att man kan ta sig till hållplatserna på ett bra sätt som gående, cyklist eller bilist.

SkE's linjesträckning kommer även efter utbyggnad av ny E22 trafikera den befintliga vägen genom Sätaröd, Sandhusen och Tollarp.

Tänkbara åtgärder:

Hållplatsen bör tas bort. I samband med detta bör även de befintliga gång- och cykelvägar som finns på lokalgatorna till Tollarpshållplats ses över.

Konsekvenser:

De som nyttjar hållplatsen kan utnyttja hållplatsen i Tollarp istället, vilket ökar gång- och cykelavståndet med 1,5-2 kilometer. Detta kommer dock att påverka trafiksäkerheten negativt i denna punkt.

Bedömning:

Hållplatsen bör slopas på grund av för litet resunderlag och en låg standard på hållplatsens nuvarande utformning.

Ansvarig:

Vägverket och Skånetrafiken.

3.7 Tollarp

I samband med utbyggnaden av E22 till mötesfri fyrfältsväg med planskilda korsningar får vägen en sträckning norr om Tollarp. Utbyggnaden planeras bli genomförd under perioden 2011-2015. SkE 1 och SkE 2 kommer även efter utbyggnaden av E22 ha kvar sin linjesträckning genom Tollarp fast med förändringen att även SkE 2 ska trafikera den befintliga E22:an. Enligt Skånetrafiken förutsätter detta att man skapar en ny hållplats i de östra delarna av samhället.

Hållplats Tollarp E22

SkE 1

Problembeskrivning:

Det finns en planskild korsning för gående och cyklister. Hastighetsbegränsningen förbi hållplatsen är 70 km/h men det finns inget som hindrar att gående korsar vägen i plan. Gång- och cykeltunneln är mycket liten, smal och mörk vilket kan bidra till att man hellre korsar i plan.

Det finns inga cykelställ vid hållplatsen på den södra sidan av vägen. Hållplatsen är inte anpassad för personer med funktionshinder.

Tänkbara åtgärder:

Ett mitträcke kan sättas upp mellan körbanorna för att förhindra gående att korsa vägen i plan. Hållplatserna bör även kompletteras med nya cykelställ på södra sidan av vägen samt med väderskyddade cykelparkeringsplatser vid hållplatsen på den norra sidan. En översyn och upprustning av gång- och cykeltunneln bör göras.

Anpassa hållplatsen för personer med funktionshinder.

Kostnad:

0,1 Mkr

Konsekvenser:

Risken för konflikter och eventuella olyckor mellan bilister och oskyddade trafikanter på vägen förbi hållplatsen minskar med ett mitträcke. Gående och cyklister får en bättre hållplats och passagen under vägen kommer att upplevas mer trivsamt.

Bedömning:

Åtgärderna bör genomföras.

Ansvarig:

Vägverket

Sträcka E22 genom Tollarp

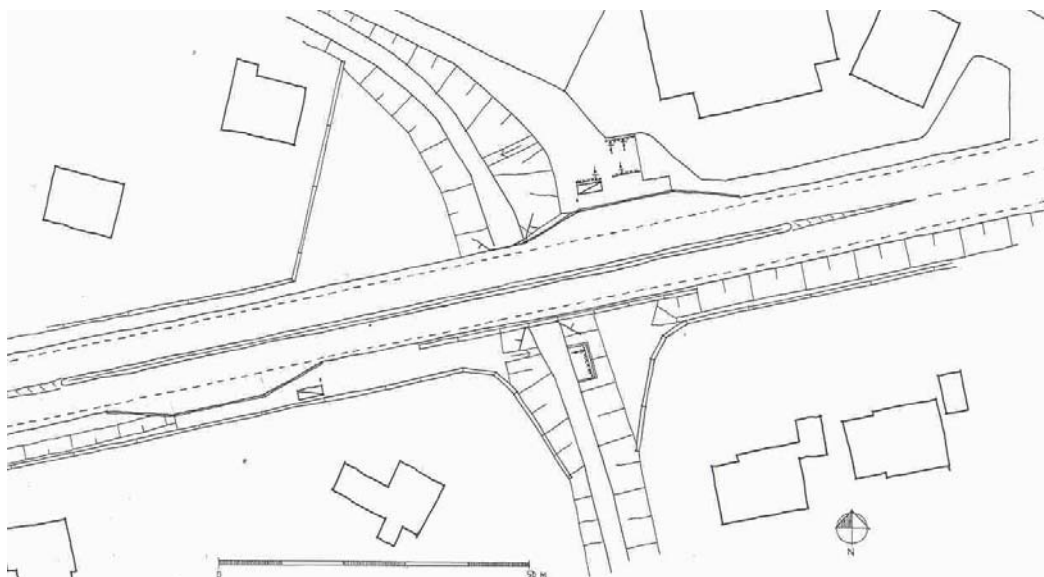
SKE1 – SKE 2

Problembeskrivning:

Idag trafikerar SKE 1 väg E22 förbi Tollarp och stannar bara på hållplatsen vid Sönnarösvägen/Lundgrens väg, vid kyrkan och idrottshallen. Hållplatsen har en bristfällig täckning av samhället med gångavstånd på upp emot två kilometer. SKE 2 går inom Tollarp via Kungsvägen och stannar vid torget i Tollarp. Detta ökar restiden för genomresande med cirka 2 minuter jämfört med SKE 1.

Tänkbara åtgärder:

Den befintliga hållplatsen kan kompletteras med en ny hållplats vid gång- och cykeltunneln under E22 i östra delen av Tollarp. Samtliga expressbussar trafikerar därmed via E22 och stannar vid två hållplatser i Tollarp. Hållplatsen kompletteras även med väderskydd, cykelställ och mitträcke mellan körbanorna. Bullerplanket längs vägen södra sida måste öppnas vilket kräver en ombyggnad och komplettering.



Kostnad:

0,5 Mkr

Konsekvenser:

De boende i de östra delarna av Tollarp får kortare avstånd till hållplats och en ökad tillgänglighet till SkE 1. De genomresande med SkE 1 får en något längre restid eftersom linjen utökas med ett hållplatsstopp och de genomresande med SkE 2 får en något kortare restid eftersom den inte kommer att trafikera genom samhället.

Bedömning:

Hållplats bör tillskapas.

Ansvarig:

Vägverket

Hållplats Tollarp torget

SkE 2

Problembeskrivning:

Med en ny hållplats i östra delarna av Tollarp kommer både SkE 1 och SkE 2 trafikera den befintliga E22:an. Endast linje 556 kommer därmed att trafikera hållplats torget. Denna linje omfattas inte av stråkstudien. I övrigt finns inga problem med hållplatsen.

3.8 Sträcka Tollarp - Kristianstad

Hållplats Tings Nöbbelöv

SkE 2

Problembeskrivning:

Endast SkE 2 stannar vid hållplatsen, som ligger på 70-sträcka, men saknar gångbanor och ordnad passage. 10-15 av- och påstigande per dag, inklusive SkE's linje från Österlen.

Tänkbara åtgärder:

Separata gångytor till hållplatserna, åtgärder som underlättar passage över vägen samt anpassning för funktionshindrade.

Kostnad:

0,2 Mkr

Konsekvenser:

Hållplatsen blir mer trafiksäker för de oskyddade trafikanterna. Tillgängligheten förbättras.

Bedömning:

Hållplatsen bör vara kvar och även SkE 1 bör trafikera hållplatsen.

Ansvarig:

Vägverket

Hållplats Vä E22

SkE 1 - SkE 2

Problembeskrivning:

Cykelparkeringsplatserna ligger långt från hållplatserna och det finns inga väderskyddade cykelställ. Kontakten mellan pendlarparkeringen och hållplatsen är inte bra. Gångvägen är en dålig grusväg som saknar belysning. Hållplatsen är inte anpassad för personer med funktionshinder.

Tänkbara åtgärder:

Hållplatsen kompletteras med bättre och fler cykelställ samt anpassas för personer med funktionshinder. Gångvägen mellan pendlarparkeringen och hållplatsen asfalteras om kompletteras med belysning.

Kostnad:

0,2 Mkr

Konsekvenser:

Tillgängligheten till hållplatsen blir bättre för personer med funktionshinder samt för cyklister och de som utnyttjar pendlar parkeringen.

Bedömning:

Hållplatsen ska vara kvar.

Ansvarig:

Vägverket

3.9 Kristianstad

Idag går SkE 1 via E22, trafikplats Kristianstad och Snapphanevägen/Blekingevägen till Skånehuset/CSK innan den går till Resecentrum och i vissa fall vidare till Högskolan. SkE 2 går in till Kristianstad via trafikplats Härlöv och Långebrogatan in till Resecentrum. Hållplatser finns vid Odalkyrkan, Långebro och Finlandsgatan.

Olika alternativ på nya linjestreckningar genom Kristianstad har studerats i ett särskilt FramFörBuss projekt. Reshastighet inom tätorten Kristianstad är mycket långsam, främst från Allégatan längs Långebrogatan fram till Resecentrum. Skånetrafiken vill med anledning av detta dra båda Skåneexpresserna via den östra trafikplatsen och vidare in mot Resecentrum via Snapphanevägen och Blekingevägen, med en ny hållplats på sträckan. De flesta som reser med SkE har dessutom sin målpunkt i centrala Kristianstad och antalet resenärer till och från den västra delarna i Kristianstad är lågt, endast 20-25 av- och påstigande per dag. Den föreslagna åtgärden förkortar restiden med cirka 3 minuter för SkE 1 och med 2 minuter för SkE 2. Den nya hållplatsen på Södra Boulevarden servar resenärer till CSK och Skånehuset som får ett gångavstånd på cirka 600 respektive 1100 meter. Vid den nya hållplatsen finns det även möjligheter att byta till bussar österut som passerar CSK och Skånehuset.

Ny motorväghållplats E22

SkE 1 – SkE 2

Problembeskrivning:

Enligt Skånetrafikens förslag om ändrad linjestreckning så kommer SkE 2 inte att trafikera hållplatserna Finlandsgatan, Långebro och Odalkyrkan i framtiden. Detta innebär att tillgängligheten till de västra delarna av Kristianstad försämras för SkE's resenärer.

Tänkbara åtgärder:

Med en motorväghållplats på E22 vid Slättängsvägen kan man skapa en tillgänglighet för SkE's resenärer till även de västra delarna av Kristianstad. Här finns en möjlighet att byta till stadsbuss.

Kostnad:

1,5 Mkr, inkl gc och trapp

Konsekvenser:

Tillgängligheten till västra delarna av Kristianstad ökar för resenärerna.

Bedömning:

Med hänsyn till det låga resandet på de befintliga hållplatserna längs Långebrogatan är det svårt att motivera en investering i en motorväghållplats. Det exploateras dock en hel del i de västra delarna av Kristianstad, bl.a. i Härlövsområdet vilket innebär att nyttan ökar på sikt. Förslaget är en långsiktig lösning på problemet.

Ansvarig:

Vägverket

Korsningen Snapphanevägen – Ringvägen

Problembeskrivning:

Den signalreglerade korsningen har fem tillfarter och har under högtrafik långa omloppstider med stora fördröjningar på 33-40 sekunder som följd.

Tänkbara åtgärder:

Att bygga om den signalreglerade korsningen till en fembent cirkulationsplats. Utformningen av cirkulationen bör anpassas så att komfortstörningarna för bussresenärerna blir så små som möjligt.

Kostnad:

Ca 4,5 Mkr

Konsekvenser:

Fördröjningarna för SkE 1 och SkE 2 minskar och restiden blir kortare.

Bedömning:

Bör genomföras.

Ansvarig:

Kristianstad kommun

Hållplats Resecentrum

SkE 1 - SkE 2

Problembeskrivning:

Det har gjorts separata studier av förhållandena kring förhållandena kring Resecentrum. Studien har konstaterat att det i rusningstid är problem med omfattande trängsel som skapar förseningar. På morgonen när många regionbussar ska släppa av resenärer på Östra Boulevarden räcker hållplatsen inte till och på eftermiddagen blir det köer vid utfarten från regionbussterminalen som leder till att köande bussar på väg ut, hindrar bussar på väg in till terminalen. Detta blockerar i sin tur övrig trafik vid stadsbussterminalen på Döbelnsgatan.

Ett annat problem är att stadsbussterminalen på Döbelnsgatan är trång. Två bussar kan inte mötas när andra bussar har angjort hållplatserna.

Det saknas även anpassningar av hållplatserna för personer med funktionshinder, både på stadsbussterminalen samt på regionbussarnas på- och avstigningshållplatser.

Tänkbara åtgärder:

Vid regionbussterminalen breddas utfarten till Södra Kaserngatan så att både vänster- och högersvängande kan köra ut samtidigt. På Södra Kaserngatan anläggs en ny avstigningshållplats. Detta förutsätter en ändrad enkelriktning på Tivoligatan / Södra Kaserngatan med tillhörande anpassning av trafiksignalen.

För att öka framkomligheten kan man bredda körbanan på Döbelnsgatan.

Handikappanpassningen av stadsbussterminalen behöver förbättras genom höjning av gatan för att klara lutningskraven, anpassa hållplatserna som är anpassade för ledbussar samt komplettera med nya skärmtak. Handikappanpassningen av regionbussterminalen omfattar påstigningshållplatserna vid terminalen samt avstigningshållplatserna på Östra Boulevarden.

Konsekvenser:

Fördröjningarna och trängseln vid regionbussterminalen minskar. Framkomligheten ökar vid stadsbussterminalen och tillgängligheten för personer med funktionshinder ökar.

Kostnad: Ca 7 Mkr

Bedömning:

Bör genomföras.

Ansvarig:

Kristianstad kommun.

4 SAMMANSTÄLLNING

I tabellen nedan redovisas en sammanställning av föreslagna åtgärder. Principiellt gäller att väghållaren betalar ombyggnader och handikappsanpassning av buss-hållplatser. Kommunen kan få ett statsbidrag på 50 % av kostnaden. Skånetrafiken bestämmer var bussarna ska stanna och blir därför involverad om en buss-hållplats ska flyttas eller ska läggas till/tas bort. Skånetrafiken ansvarar för åtgärder som rör driften av kollektivtrafiken. Nedan presenteras uppskattade kostnader per iblandad part.

Kostnad per part

Vägverket Region Skåne	6,3 mkr
Skånetrafiken	1,2 mkr
Malmö stad	2,0 mkr
Eslövs kommun	0,1 mkr
Hörby kommun	0,3 mkr
Kristianstad kommun	11,5 mkr

4.1 Tidsvinster

Med utgångspunkt från material i TRAST och PLANK (planeringshandbok för kollektivtrafik) har följande tidsvinster uppskattats vid indragning av hållplats. Tidsvinsten består dels av en accelerations/retardationstid dels av tid för hållplatsstoppet, öppning och stängning av dörrar etc. Antagandet bygger också på att resenärerna från den indragna hållplatsen väljer en annan hållplats. Detta medför att man inte "vinner" någon tid för på- och avstigande. De borttagna busshållplatserna på landsbygden har få resenärer (merparten färre än 10 resenärer per dygn). Detta innebär att bussen inte stannar på alla hållplatser, under samma tur, ens i högtrafik. För att inte en för stor tidsvinst skall tillgodoräknas projektet har den beräknade tidsvinsten (se tabell nedan) halverats för landsbygdshållplatser.

Hastighet vid hållplatsen

Hastighet vid hållplats	Acc/ret (s)	Hållplatstid (s)	Total tidsvinst (s)
90 km/h	15	5	20
70 km/h	12	5	17
50 km/h	10	5	15

Signalprioritering bedöms ge en tidsvinst på 15 s. Antagandet baseras på att signalen har två signalfaser och en omloppstid på 60 s, vilket medför att bussen som längst kan få vänta i 30 s vid rött. Medeltidsvinsten blir då 15 s.

Hållplats/Korsningspunkt	Åtgärd	Tidsvinst SkEx 1 (s)	Tidsvinst SkEx 2 (s)	Kostnad (Mkr)	Ansv
Generella åtgärder					
Handikappanpassning av hållplatser	Kostnad och ansvarig redovisas ovan under respektive hållplats				
Handikappanpassade fordon	Öka tillgängligheten	-		-	Sk
Snabbare av- och påstigning	Förkorta restiden	60	60	-	Sk
Bättre trafikantinformation	Minska osäkerheten i systemet			0,4/hållpl	Sk
Utbildning av busschaufförer	Öka förståelsen hos chaufförer, större genomslag för åtgärder			0,1	Sk
Marknadsföring	Öka genomslagskraften för åtgärderna. Locka nya resenärer att åka kollektivt			0,2	Sk
Uppföljning och utvärdering	Utvärdera effekten av åtgärderna			0,1	VV, Sk
Signalprio, utrustning i bussar	Öka framkomligheten	15s / korsn		0,2	
Malmö					
Hållplats Södervärn	Box-Junction	10		0,05	Ms
Sträckan Bergsgatan	Breddning av gångbana	-		1	Ms
	Flytt av trafikmarkeringar	-		0,02	Ms
Hållplats Spångatan	Klack mellan parkering och hållplats	5		0,015	Ms
	Klackhållplats	10		0,1	Ms
Korsningen Bergsgatan - Amiralsgatan	Bussprio + Busskörfält	15		0,2	Ms
Amiralsgatan mellan hpl Kungsgatan och Föreningsgatan	Busskörfält	5		0,01	Ms
Hållplats Kungsgatan	Övergångställe tas bort alt. Trafiksäkras med busskudde	-	-	-	Ms
Amiralsgatan mellan Drottninggatan och hpl Kungsgatan	Stoppförbud	-	-	-	Ms
Korsningen Drottninggatan - Amiralsgatan	Justeringa av signalfaser till förmån för buss	15		-	Ms
Sträckan Drottninggatan	Ingen åtgärd	-	-	-	
Korsningen Kungsgatan - Ehrensvarðsgatan	Väjningsplikt på Ehrensvarðsgatan	5		0,01	Ms
Hållplats Värnhem	Utredning pågår				Ms. Sk
Sträckan Drottninggatan - Stockholmsvägen	Ingen åtgärd				Ms
Utfarten mot Stockholmsvägen	Busskörfält i korsningen Lundavägen-Hornsgatan	10		0,05	Ms
Korsningen Stockholmsvägen - Hornsgatan	Busskörfält längs Stockholmsvägen			0,8	Ms. Sk
Sträckan mellan trafikplats Sege och Kronetorp	Busskörfält	15		0,2	Ms. VV
Lund					
Hållplats Ericsson	Ny hållplats vid Råby eller vid Gastelyckan	-20		0,2	VV

Hållplats/Korsningspunkt	Åtgärd	Tidsvin st SkEx 1 (s)	Tidsvin st SkEx 2 (s)	Kostnad (Mkr)	Ansv
Sträckan Lund - Hörby					
Ny hållplats vid Gårdstånga	Motorvägshållplats i Gårdstånga	-20	-20	1	VV
Hållplats Hurva	Cykel- och bilparkering	-	-	0,05	Ek
Hållplats Rolsberga	Förbättrad belysning ev. kamera	-	-	0,1	VV
Hållplats Fogdarp	Säkerhetshöjande åtgärder	-	-	0,2	VV
Infarten till Hörby vid Osbyholm	Ombyggnation av ramper	15	15	1	VV
Hållplats Osbyholm	Upprustning av hållplats	-	-	0,2	VV
Hörby					
Hörby Frostaskolan	Upprustning av hållplats	-	-	0,2	Hk
Hörby tätort	Begränsa kantstensparkeringen	5	5	0,01	Hk
Hållplats Hörby Gamla torg	Väderskydd	-	-	0,01	Hk
Hållplats Hörby bussstation	Flytta hållplatserna till den norra delen av terminalen	5	5	0,05	Hk
	Nya av- och påfarter i anslutning till Kristianstadsvägen	-	-	-	Hk
	Rusta upp hållplatslägen	-	-	-	Hk
Väg E22, Korsningen Hörby Norra	Påfartsramp med vävningsfält	20	20	0,5	VV
Sträckan Hörby - Tollarp					
Hållplats Ekeröd	Rustas upp i samband med ombyggnad av E22	-	-	1	VV, Sk
Hållplats Boarp	Borttages	-	20	-	VV, Sk
Hållplats Linderöd	Handikappanpassning	-	-	0,2	VV
Hållplats Spångarp	Borttages	-	20	-	VV, Sk
Hållplats Sätaröd	Upprustning av hållplats och avmålade gångbanor	-	-	0,2	VV
Hållplats Sandhusen	Borttages, gc-vägar till Tollarpshållplats ses över	-	-	-	VV, Sk
Tollarp					
Hållplats Tollarp E22	Upprustning av hållplats och mitträcke	-	-	0,1	VV
Sträckan E22 genom Tollarp	Ny hållplats vid gc-tunnel, upprustning av befinlig hållplats	-15	60	0,5	VV
Hållplats Tollarp torget	Ingen åtgärd	-	-	-	VV
Sträckan Tollarp - Kristianstad					
Hållplats Tings Nöbbelöv	Gångytor till hållplats, förbättrad korsnings möjlighet	-	-	0,2	VV
Hållplats Vä E22	Handikappanpassning, fler cykelparkeringar	-	-	0,2	VV
Kristianstad					
Ny motorvägshållplats E22	Ny hållplats	-20	-20	1,5	VV
Korsningen Snapphanevägen - Ringvägen	Ombyggnation till cirkulationsplats	15	15	4,5	Kk
Hållplats Resecentrum	Ombyggnation av Resecentrum och anslutande gator	-	-	7	Kk
Linjeomläggning i Kristianstad		180	120	-	Sk
Summa		5 min	5min	21,9	

5 SLUTSATS

Åtgärderna som föreslås i denna utredning syftar till att förbättra både linjens effektivitet samt till att förbättra tillgängligheten till de enskilda busshållplatserna. Utredningen visar att detta kan ske till en kostnad av ca 22 Mkr och att föreslagna åtgärder kommer att ge en tidsvinst på ca 5 min. Detta medför att restidskvoterna förändras enligt tabellen nedan. Enligt de kritiska framgångsfaktorerna som redovisades i tidigare kapitel bör restidskvoten understiga 2. Åtgärderna medför att restidskvoterna underskrider 2 i resrelationerna som har mest resenärer. Förändringen kommer att medföra att fler resenärer väljer att åka buss framför bil.

	Total Restid (min)			Restidskvot före åtgärd	Restidskvot efter åtgärd
	Buss före åtgärd	Buss efter åtgärd	Bil		
Malmö Värnhem – Kristianstad RC	108	103	80	1,4	1,3
Lund Ericsson – Kristianstad RC	94	91	63	1,5	1,4
Hörby Gamla Torg – Kristianstad RC	69	66	42	1,6	1,6
Tollarp – Kristianstad RC	43	40	21	2,0	1,9
Hörby Gamla Torg – Malmö Värnhem	64	62	46	1,4	1,3
Hörby Gamla Torg – Lund Ericsson	46	45	29	1,6	1,6

För både SkE 1 och SkE 2 kommer den totala restidsvinsten bli ca 5 minuter.

Ett flertal hållplatser har föreslagits slopas utmed sträckan. Motivet till detta är att borttagningen av hållplatser medför både en komfortvinst och en tidsvinst för resenärerna. De aktuella busshållplatserna har få resenärer som genom föreslagna kompletteringar av gångnätet kan ta sig till alternativ hållplats.

En minskning av biltrafiken är en nödvändighet för att förbrukningen av ej förnybara energikällor ska minska och ett led i strävan att skapa ett hållbart samhälle. För att detta ska vara möjligt krävs att man satsar resurser på att förbättra kollektivtrafiken så att den kan konkurrera med biltrafiken. Denna utredning är ett steg på vägen mot att höja kvaliteten och konkurrenskraften på busstrafiken. Föreslagna åtgärder stämmer väl överens med mottot "Tänk spår, kör buss".

Hållplats Busslinje	Antal på- och avstigande / Hållplatstyp	Gång- och cykelväg / Cykel- parkering	Vägtyp / Has- tighet/ Flöde	Gång- och cykel, passagertyp	Handikapp- anpassad	Pendlar- parkering	Alternativ kollektiv- trafik
Södervärn SkE 1	227 Terminal	Ja / Ja	2+2 50 17000	Plan Obevakat ög	Nej	Nej	Ja stadsbuss + regionbuss
Spångatan SkE 1	33 Ficka	Ja / Ja	2+2 50 12000	Plan Signal	Ja	Nej	Ja stadsbuss + regionbuss
Kungsgatan SkE 1	101	Ja / JA	2+2 50 23000	Skild + Plan Obev ög	Ja	Nej	Ja stadsbuss + regionbuss
Länsstyrelsen SkE 1	63	Ja / Ja	2+2 50 19000	Plan Signal	Ja	Nej	Ja stadsbuss + regionbuss
Värnhem SkE 1	177 Terminal	Ja / Ja	50	Plan Signaö	Delvis	Nej	Ja stadsbuss + regionbuss
Ericsson SkE 1	212	Nej / Nej	2+2 110	Nej	Ja	Nej	Nej
Hurva E22 SkE 1 + 2	25+59 Motorväg höl	Ja / Ja Ingen cy- kelväg	2 + 1 90	Planskild	Nej	Ja	Nej
Rolsberga SkE 1 + 2	9+12 Motorväg höl	Ja ? / Ja	2 + 2	Planskild	Nej	Ja	Nej
Fogdarp SkE 2	10 Ficka	Nej / Nej Ingen gångbana	90	Plan Ingen pas- sage	Nej	Nej	Ja Lokal linje
Osbyholm SkE 1 + 2	14+44 Fick + Kant	Ja / Ja	2 50	Plan Obevakat ög	Nej	Ja	Nej
Frostaskolan SkE 2	103 Ficka	Nej ? / Ja	2 50	Plan Signal	Nej	Nej	Ja Regionbuss
Hörby Gamla torg SkE 1 + 2	162+226 Kant	Nej? / Ja	5 50	Plan Obevakat ög	Nej	Nej	Ja

Hållplats Busslinje	Antal på- och avstigande / Hållplatstyp	Gång- och cykelväg / Cykel- parkering	Vägtyp / Has- tighet/ Flöde	Gång- och cykel, passagertyp	Handikapp- anpassad	Pendlar- parkering	Alternativ kollektiv- trafik
Hörby busstation SkE 1 + 2	117+128 Terminal	Ja ? / Ja	2 50	Plan Obevakat ög	Nej	Ja	Ja Regionbuss
Ekeröd SkE 1 + 2	3+1 Kant	Nej / Nej Ingen gångbana	2 90	Plan Ingen pas- sage	Nej	Ja	Nej
Boarp SkE 2	6 Kant	Nej / Nej Ingen gångbana	2 90	Plan Ingen pas- sage	Nej	Nej	Nej
Linderöd E22 SkE 1 + 2	96 Ficka	Ja / Nej	2 50	Planskild	Nej	Nej	Nej
Spångarp SkE 2	3 Kant	Nej / Nej Ingen gångbana	2 90	Plan Ingen ord- nad pas-	Nej	Ja	Nej
Sätaröd SkE 1 + 2	15+5 Ficka / Kant	Nej / Ja Ingen gångbana	2 70	Plan Ingen pas- sage	Nej	Nej	Nej
Sandhusen SkE 2	2 Kant	Nej / Ja Ingen gångbana	2 90	Plan Ingen pas- sage	Nej	Ja	Nej
Tollarp E22 SkE 1	107 Ficka	Ja / Ja	2 70	Planskild	Nej	Ja	Nej
Tollarp, torget SkE 2	104	Ja / Ja	2 50	Plan Obevakat ög	Nej	Nej	Ja Regionbuss
Tings Nöbbelöv SkE 2	8 Kant	Nej / Nej Ingen gångbana	2 70	Plan Ingen pas- sage	Nej	Ja	SkE 3 + 4 Regionbuss 556.
Vä E22 SkE 1 + 2	17+5 Motorväg hpl	Ja / Ja	Ramp/ trafikpl	Planskild	Nej	Ja	Ja
Kristianstad, resecentrum SkE 1 + 2	474+223	Ja / Ja	2 50	Plan	Nej	Nej	Ja Regionbuss, stadsbuss och tåg.

Avsiktsförklaring gällande högklassigt kollektivtrafikstråk

Malmö – Kristianstad

mellan Malmö kommun, Lunds kommun, Eslövs kommun, Höörs kommun, Hörby kommun, Kristianstads kommun, Skånetrafiken och Vägverket Region Skåne.

Bakgrund

Vägverket har i sin sektorsroll ansvar för vägtransportsystemet som helhet. I detta ligger att verka för att vägtrafikens miljöbelastning minskar och att kollektivtrafik på väg blir attraktiv och tillgänglig för så många som möjligt.

Skånetrafiken har, som huvudman för kollektivtrafiken till uppgift att verka för att kollektivtrafiken är attraktiv, tillgänglig, miljöanpassad och säker samt driva kollektivtrafiken på ett effektivt sätt med så god ekonomi som möjligt.

För att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik, som kan utgöra ett alternativ till bil, krävs i de flesta fall en mycket stor förbättring av framförallt restiden. För att de åtgärder som vidtas ska bli effektiva och få genomslag, krävs att man koncentrerar sina insatser till vissa stråk.

Skånetrafiken har därför i samråd med Vägverket valt ut 6 tunga stråk, som i första hand bör förbättras. Genom att satsa på dessa stråk är tanken att resenärerna ska få så stora förbättringar att de märker en klar skillnad, samtidigt som nya resenärer ska lockas till kollektivtrafiken.

Avsiktsförklaringens ändamål och syfte

Denna avsiktsförklaring handlar om huvudprinciper för ansvarsområden och inriktning av fortsatt planering för att genomföra de åtgärder som arbetsgruppen redovisar.

Syftet med stråket är att åstadkomma en högklassig kollektivtrafikanläggning, så att busstrafiken ges konkurrensförutsättningar som närmar sig tågets.

Representanter från berörda kommuner samt Skånetrafiken och Vägverket medverkar i arbetet. Det ska leda fram till ett åtgärds paket längs stråket och omfatta bl.a. förbättringar av hållplatser och anslutande gång- och cykelvägnät, handikappanpassning av fordon och hållplatser samt bussprioriterande infrastrukturåtgärder. Varje enskild åtgärd är viktig - även om den kan te sig mindre betydelsefull - och tillsammans medför de stora förbättringar både i restid och komfort.

Parter

Parter i denna överenskommelse är;

- Malmö kommun
- Lunds kommun
- Eslövs kommun
- Höörs kommun
- Hörby kommun
- Kristianstads kommun
- Vägverket i Skåne
- Skånetrafiken, Region Skåne

Ansvarsuppdelning

När man ska genomföra åtgärderna kommer varje part att bära sina kostnader. Det innebär att Vägverket ansvarar för åtgärder på det statliga vägnätet (i huvudsak på landsbygden), respektive kommun ansvarar för åtgärder på det kommunala vägnätet medan Skånetrafiken ansvarar för åtgärder som berör trafikering och fordon.

Skånetrafiken, som är trafikhuvudman, har ansvar för att trafikförsörjningen anpassas till de nya förutsättningarna. De åtar sig att trafikera de nya kollektivtrafikkanläggningarna med den busstrafik som går i stråket.

Inriktning för fortsatt planering


Avsiktsförklaringen gäller underhand som arbetet med stråkstudien pågår.

I nästa skede tas en överenskommelse fram. Då finns förslag till åtgärder framme som är förankrade hos samtliga parter.

Prioritering och beräknade utbyggnadstidpunkter för genomförande av de objekt som Vägverket ansvarar för kommer att prövas i samband med upprättande av kommande investeringsplaner för transportinfrastrukturen i Skåne. Utbyggnadstidpunkterna är beroende av en samlad prioritetsordning för den statliga transportinfrastrukturen i Skåne samt tilldelade planerings- och finansieringsramar.


Parterna är överens om att utbyggnadstiderna också är beroende av den kommunala bebyggelse- och exploateringsplaneringen med tillhörande budgetbehandling.

För genomförande av varje speciellt objekt i ovanstående prioritetsgrupper är parterna medvetna om att det kan behövas särskilda avtal som reglerar detaljfrågor som kostnadsfördelning, driftansvar, etc. I detta skede tas projektbeskrivningar fram.



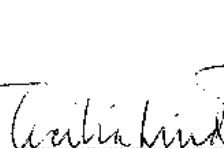
Emmanuel Merfiadakis
Ordf. Tekniska nämnden

Datum: 2002-
Malmö kommun




Christine Jönsson
Kommunstyrelsens ordf.

Datum: 2002-04-16
Lunds kommun



Cecilia Lind
Kommunstyrelsens ordf.

Datum: 2002-04-11
Eslövs kommun



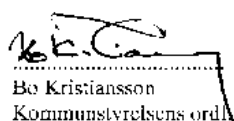
Pehr-Ove Pehrson
Kommunstyrelsens ordf.

Datum: 2002-04-09
Hörs kommun



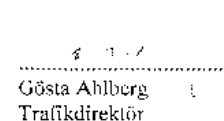
Kjell-Åke Persson
Kommunstyrelsens ordf.

Datum: 2002-
Hörby kommun



Bo Kristiansson
Kommunstyrelsens ordf.

Datum: 2002-03-01
Kristianstads kommun



Gösta Ahlberg
Trafikdirektör

Datum: 2002-
Skånetrafiken



Lars Örnfeldt
TF. Vägdirektör

Datum: 2002-02-20
Vägverket i Skåne



Region Skåne

Box 543

291 25 Kristianstad

Tel: 044-19 50 00

E-mail: vagverket.kri@vv.se

<http://www.vv.se>
