

# KOLLEKTIVTRAFIK- PROGRAM

*HÖÖRS KOMMUN*

*REMISSUTGÅVA*

*2013-12-02*



**Beställare:** Kommunstyrelsen via Rolf Carlsson, Höörs kommun

**Konsult:** Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Emma Holgersson

Teknikansvarig kollektivtrafikprogrammet: Emma Holgersson

Granskare: Sophia Christianson

**Arbetsgrupp:** Johan Lavesson, Göran Axberg, Yvonne Hagström, Clas Paulsson, Gunilla Brantberger, Cecilia Hagström, Leif Henriksson, Ellinor Dahlgren, Lars-Olof Andersson, Bo Johansson, Annagreta Reinholdz, Ann-Karin Nilsgart och Susanne Löfström från Höörs kommun, Mikael Nykänen från Polisen, Sten Björk och Joakim Ilmrud från Räddningstjänsten samt Emma Holgersson, Susanne Klint och Karolina Andersson från Tyréns AB.

Arbetet har utförts under våren 2013.

Höörs kommuns diarienummer: KS 303/12-00



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM KOLLEKTIVTRAFIKPROGRAMMET .....	1
Hörs trafikplan .....	1
Varför ett kollektivtrafikprogram? .....	1
Omfattning .....	2
Tidsperspektivet .....	2
Hur ska programmet användas? .....	2
2. UTGÅNGSPUNKTER .....	3
Utgångspunkter för trafikplanen som helhet .....	3
Utgångspunkter för kollektivtrafikprogrammet .....	4
3. MÅL OCH STRATEGIER .....	5
Nationella mål .....	5
Regionala mål .....	5
Kommunala mål .....	5
Kommunala strategier .....	6
4. VIKTIGA KVALITETER FÖR EN ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK .....	7
Varför ska man satsa på kollektivtrafik? .....	7
Resenärernas behov och önskemål .....	7
Planering för en attraktiv kollektivtrafik .....	8
5. NULÄGE .....	9
Resandestatistik .....	9
Befintlig kollektivtrafik .....	10
Avtal och ansvar .....	14
Framtida planer .....	14
Sammanfattande nulägesanalys .....	14
6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER .....	18
Linjenät och turtäthet .....	18
Hållplatser .....	21
Kompletterande åtgärder .....	21
7. UPPFÖLJNING .....	26

# 1. OM KOLLEKTIVTRAFIKPROGRAMMET

## HÖÖRS TRAFIKPLAN

Kollektivtrafikprogrammet är ett av fyra planer/program som tagits fram under våren 2013. De övriga planerna/programmen är Trygghetsprogram, Trafikmiljöprogram samt Parkeringsplan (se översta rutan i illustrationen till höger). Under hösten 2012 togs åtta andra planer/program fram: Cykelplan, Hastighetsplan, Trafiksäkerhetsprogram, Gång- och tillgänglighetsplan, Program för mobility management (främja hållbara resor genom beteendepåverkan), Gestaltningssprogram, Vägvisningsplan samt Bullersaneringsplan (se nedersta rutan i illustrationen till höger).

Ledstjärnan i arbetet med trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebar att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

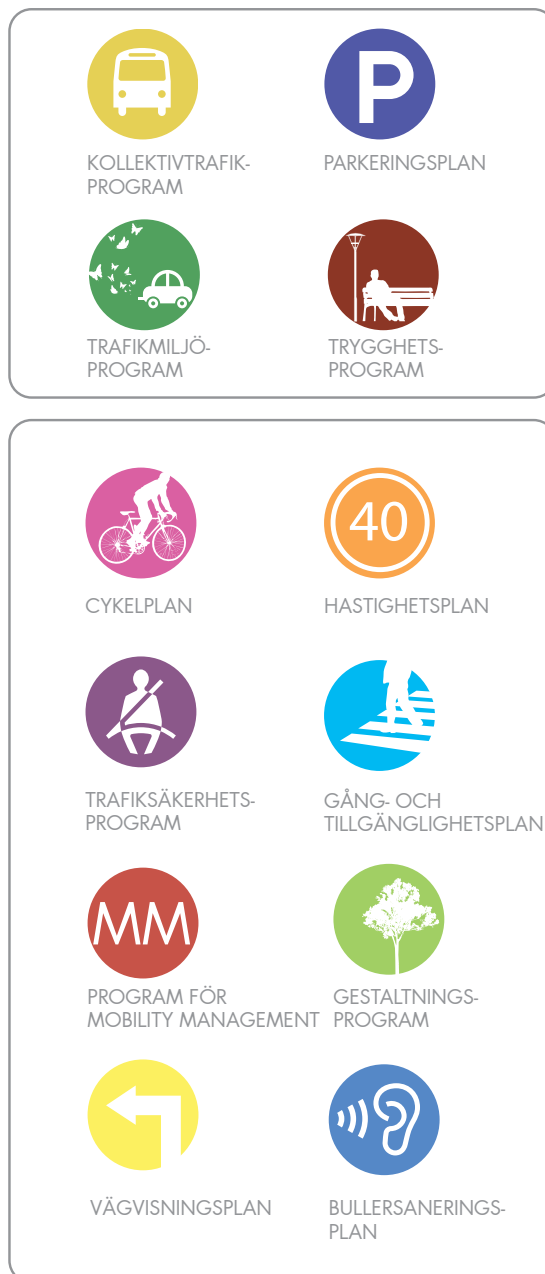
Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten, Räddningstjänsten och Polisen. Under hösten 2012 deltog Tekniska nämndens presidium samt representanter från Skånetrafiken och Trafikverket i arbetsgruppen och våren 2013 deltog representanter från kommunstyrelsen i arbetsgruppen.

## VARFÖR ETT KOLLEKTIVTRAFIKPROGRAM?

Höörs kommuns målsättning, som pekas ut i trafikstrategin, är att skapa ett hållbart trafiksystem. En viktig del i detta arbete är att förbättra för de som går, cyklar och åker kollektivt. För att lyfta kollektivtrafikfrågorna och skapa en bild av vilka åtgärder som behöver göras framöver har detta kollektivtrafikprogram tagits fram. Förhoppningen är att genomförandet av de åtgärder som föreslås leder till att fler kommuninvånare och besökare åker mer kollektivt.

Kollektivtrafikprogrammet ska utgöra ett underlag för planering av framtida kollektivtrafik och vara ett stöd för framtida planering av bebyggelse. Programmet

## HÖÖRS TRAFIKPLAN





ska visa på kommunens syn på kollektivtrafikens roll idag och i framtiden samt vara stöd och vägledning för hur kollektivtrafiken ska balanseras mot andra anspråk. **Programmet kommer att utgöra ett viktigt underlag för omförhandlingen med Skånetrafiken inför perioden 2014-2016 när ett nytt långsiktigt avtal ska tecknas.**

förbättra kollektivtrafikresenärernas förhållanden.

Programmet visar en tydlig ambitionsnivå och en prioritering av åtgärder för att få fler att åka med kollektivtrafiken.

## OMFATTNING

Kollektivtrafikprogrammet fokuserar på busstrafiken i hela Hörs kommun (regionbussar samt ringbussar) men viss koppling görs också till tågtrafiken. Eftersom tågtrafiken är helt styrd till läge och i hög grad också till tidtabell behandlas endast förutsättningarna att ta sig till och från tågen och stationsmiljön.

Kollektivtrafikprogrammet beskriver mål, principer och viktiga kvaliteter för att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken och öka andelen kollektivtrafikresande.

Utifrån en kartläggning av nuläget har brister i befintliga linjenätet och brister vid och kring hållplatserna med avseende på tillgänglighet, säkerhet och trygghet samt utrustning identifierats. Förslag till åtgärder förslås. Åtgärderna är såväl platsspecifika som övergripande, och är både fysiska (t ex säkrare hållplatser och förslag på nya linjer), mjuka (t ex information, förankring) och kopplade till kommunens egen arbetsprocess. En del av de åtgärder som föreslås finns även med i andra planer och program inom trafikplanen.

En bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna - liten, mellan eller stor, samt vem som ansvarar för genomförandet görs också inom ramen för detta kollektivtrafikprogram.

## TIDSPERSPEKTIVET

Kollektivtrafikprogrammet har samma tidsperspektiv som Hörs vision, dvs. 2025.

## HUR SKA PROGRAMMET ANVÄNDAS?

Kollektivtrafikprogrammet vänder sig främst till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik- och driftsfrågor. Programmet ska utgöra ett underlag i det långsiktiga, systematiska arbetet med att

## 2. UTGÅNGSPUNKTER

### UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN SOM HELHET

En **Trafikstrategi** för Höörs kommun togs fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 § 59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!



**Översiktsplanen 2012** (pågående arbete - ej antagen) är ett av kommunens viktigaste strategiska dokument och visar kommunens syn på bland annat den framtida bebyggelseutvecklingen, infrastruktursatsningar och skydd av värdefulla områden. Översiktsplanen ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

**Visionen** för Höörs kommun är framtagen av kommunfullmäktige och beskriver hur kommunen vill att Höörs kommun ska vara och uppfattas år 2025. Visionen är utgångspunkten för all verksamhetsplanering och konkretiseras genom sex strategier och 13 långsiktiga mål (inriktningsmål). Utifrån visionen, strategierna och de långsiktiga målen har respektive nämnd tagit fram effektmål.

**Allmänheten** har under hösten 2012 då de första åtta planerna/programmen togs fram, kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanen, och möten har hållits med allmänheten (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med alla de tolv planerna/programmen som ingår i trafikplanen.



## UTGÅNGSPUNKTER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKPROGRAMMET

Trafikstrategin innehåller nio olika inriktningar (se föregående sida), där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. Följande inriktningar har kopplingar till kollektivtrafik:

- Stärk kommunens identitet
- Fler gående och cyklande
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken
- Effektiv parkering

Varje inriktning (delstrategi) anger frågor att arbeta vidare med. Följande frågor har identifierats i trafikstrategin som har kopplingar till arbetet med kollektivtrafik:

- Översyn av stationsområdena med utgångspunkt att stärka funktioner för resande och service
- Förbättra förutsättningarna för gående och cyklande utmed viktiga stråk och knutpunkter (ex. mellan tätorter och till stationer)
- Skapa bättre förutsättningar för cykelparkering i centralorten samt vid handelsplatser och knutpunkter
- Värna om dagens kollektivtrafikutbud (tåg och buss)
- Kollektivtrafiken ska vara strukturbildande
- Förstärk möjligheterna att gå och cykla till stationen/hållplatsen
- Öka kvaliteten vid och i anslutning till hållplatser
- Säkerställ att hållplatslägen alltid är placerade så bra som möjligt
- Skapa intresse kring kollektivtrafiken
- Se över behov och lokalisering av pendlarparkering

Som framgår av trafikstrategin så är vissa inriktningar gemensamma för olika planer/program. Exempelvis

berör frågan "Säkerställ att hållplatslägen alltid är placerade så bra som möjligt" både kollektivtrafikprogrammet, cykelplanen och gång- och tillgänglighetsplanen.

Utöver ovan utgör övriga planer inom trafikplanen grundläggande utgångspunkter.

## 3. MÅL OCH STRATEGIER

### NATIONELLA MÅL

Det är inte valfritt att planera för kollektivtrafik. De **transportpolitiska målen** (Prop. 2008/09:93) slår tydligt fast att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

Kollektivtrafikbranschen i Sverige har satt upp ett gemensamt mål om ett fördubblat kollektivtrafikresande år 2020 jämfört med år 2006. De nationella branschorganisationerna som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket.

### REGIONALA MÅL

Regionfullmäktige i Region Skåne har antagit (2012-05-08) **Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2012**. I trafikförsörjningsprogrammet står att kollektivtrafiken ska bidra till att förverkliga alla de fyra målen i det regionala utvecklingsprogrammet: tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans genom att upprätthålla en kundorienterad trafik som tillgodoser ett brett behov av resor med inriktning på ökat resande och bra trafikförsörjning. Dessutom anges drygt tio mer specifika mål för kollektivtrafiken i Skåne. Ett urval av dessa är:

- Antalet resor ska öka med 3-6 % per år till 2021. För 2012 är målet + 7 %
- Kollektivtrafiken ska knyta olika delar av Skåne till varandra så att hela Skåne kan utgöra en gemensam region för boende, arbete, utbildning, service, fritid med mera.
- I områden där underlag för en väl utbyggd kollektivtrafik saknas ska ett minsta trafikutbud upprätthållas med fem resmöjligheter i veckan.
- Kollektivtrafiken ska bidra till ökad trafiksäkerhet, bättre miljö och effektivare resursanvändning.
- Kollektivtrafiken ska anpassas så att även personer med funktionsnedsättning väljer att resa med denna. Avsikten är att i högre grad "normalisera" resandet samtidigt som behovet av särskilda transporter med färdtjänst och sjukresor successivt kan minska.

### KOMMUNALA MÅL

#### Översiktsplanen

I översiktsplanen (pågående arbete - ej antagen) anges ett antal utvecklingsstrategier som ska vara vägledning vid fortsatt planläggning och övrigt utvecklingsarbete i kommunen. Avseende kollektivtrafik visar utvecklingsstrategierna på en tydlig inriktning om att kollektivtrafiken, både tåg och buss, är mycket viktig för kommunens fortsatta utveckling och ska prioriteras. Höör ska förknippas med goda kommunikationer och den goda tillgängligheten till både väg och järnväg ska därför bibehållas och utvecklas. Målsättningen är att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna.

Avseende utbyggnadsområden är strategin att planera och styra en stor del av utbyggnaden till områden nära stationerna i Höör och Tjörnarp samt till övriga kollektivtrafikstråk. Inriktningen är att var man än bor och arbetar ska man enkelt kunna ta sig fram med kollektivtrafik och cykel. Förtätning av bebyggelsen i framför allt kollektivtrafiknära lägen är en central strategi för att spara på naturområden istället för att ny mark tas i anspråk. Ett syfte med att förtäta är att skapa bättre underlag för handel, service och kollektivtrafik.

#### Visionen

Visionen är en långsiktig målbild och ska verka som en inspirationskälla för samliga verksamheter inom kommunen. Utifrån visionen har kommunfullmäktige antagit 13 långsiktiga mål (inriktningsmål) och nämnderna har tagit fram effektmål.

Av inriktningsmålen bedöms nedanstående beröra kollektivtrafikprogrammet:

- Våra utemiljöer ska vara attraktiva. Naturen ska upplevas som tillgänglig och våra gatu- och parkmiljöer ska vara tillgängliga, välsköta och säkra.
- Trafiksystemet ska vara tillgängligt och utvecklas för människa och miljö, så att resan fungerar hela vägen.
- Vi ska planera och agera för ett bra boende för alla.
- Vi ska ge kommunal service med god kvalitet som tillgodoser medborgarnas behov.





- Vi ska arbeta systematiskt för att minska den kommunala verksamhetens negativa miljöpåverkan och medverka till att hela samhället minskar sin negativa miljöpåverkan.
- Vi ska gynna besöksnäringen och samverka för att skapa aktiviteter och arrangemang.

Ett av effektmålen är direkt kopplat till kollektivtrafikprogrammet och två är indirekt kopplade:

- Att busstrafiksystemet 2015 når samtliga handelscentra i tätorten och dess ytterområden.
- Att till december 2014 öka medborgarnas upplevelser av bra boende genom att i vår fysiska planering möjliggöra för boende i attraktiva områden.
- Vi ska påverka samhällsplaneringen för äldre, och för människor med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar samt för unga och andra med låg inkomst.

blering/förändring av andra målpunkter såsom fritidsanläggningar, skolor eller vårdinrättningar. Här krävs en samordning mellan bebyggelseplaneringen och kollektivtrafikplaneringen.

## KOMMUNALA STRATEGIER

Målgrupper för dagens busstrafik är idag i första hand arbetspendlare och gymnasieelever. Målgrupp är även andra grupper, t.ex. äldre, som inte har tillgång till bil. Strategin att prioritera dessa målgrupper bör gälla även i framtiden.

Vid en framtida utbyggnad av busstrafiken i kommunen bör i första hand ökad turtäthet under dagtid eftersträvas på befintliga linjer. Målet är att uppnå timmesstrafik på alla linjer. I första hand är det prioriterat att förbättra busstrafiken utanför centralorten Höör, innan busstrafiken förbättras inne i Höör.

När alla befintliga linjer uppnått så hög turtäthet som önskas eller om andra yttre förutsättningar förändrats som kräver utökad busstrafik finns tre olika alternativ för hur busstrafiken kan utökas. Alternativen är:

- Helgtrafik
- Kvällstrafik
- Nya linjedragningar

Yttre förutsättningar kan t.ex. vara exploatering av nya bostadsområden, lokalisering av företag eller eta-

## 4. VIKTIGA KVALITETER FÖR EN ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

### VARFÖR SKA MAN SATSA PÅ KOLLEKTIVTRAFIK?

Kollektivtrafik är ett medel för att uppnå flera viktiga samhällsmål och ska, tillsammans med andra transportslag, göra det möjligt att ta sig till exempelvis arbete, skola, vård, service och fritid. Kollektivtrafik är särskilt viktig för personer som inte har körkort eller tillgång till bil.

Förutom att kollektivtrafik är en viktig pusselbit i att göra samhället tillgängligt, är kollektivtrafik i allmänhet mer energieffektiv, mindre förorenande och tar mindre yta i anspråk än biltrafik. Kollektivtrafik har också en positiv hälsoeffekt eftersom de som väljer att åka kollektivt i genomsnitt promenerar mer än de som använder bilen då man ofta går till hållplatsen. Av dessa anledningar är det angeläget att så många som möjligt väljer att gå, cykla eller åka kollektivt istället för att köra bil.

### RESENÄRERNAS BEHOV OCH ÖNSKEMÅL

Kollektivtrafikresenärerna är ingen enhetlig grupp och önskemålen och behoven varierar t.ex. med ålder, biltillgång, funktionshinder och ändamål med resan. Prioriteringen av faktorer är också olika för de som redan åker kollektivt jämfört med de som åker bil i stor utsträckning. Faktorer som många generellt sett upplever som viktiga avseende kollektivtrafiken är:

- Tillgänglighet, restid och turtäthet
- Pålitlighet
- Enkelhet
- Trygghet
- Information
- Komfort
- Pris

### Tillgänglighet, restid och turtäthet

Med tillgänglighet menas hur lätt det är att nå en målpunkt. Tillgängligheten beror på flera olika faktorer, men själva restiden är en viktig del av tillgängligheten. En annan viktig faktor är turtätheten. Undersökningar av vad som har betydelse för valet mellan kollektivtrafik och andra färdssätt pekar oftast på restiden som

den dominerande faktorn. Restiden består av flera delar: gångtid, väntetid, åktid och eventuell bytestid.

Det finns stora skillnader mellan resenärers upplevelser av de olika delarna av restiden och resultatet beror också på typ av resa. Generellt värderas gångtiden, väntetiden och bytestiden som betydligt mer besvärande än åktiden.

### Pålitlighet

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv måste resenärerna uppleva att trafiken är pålitlig, dvs. att bussarna och tågen går enligt tidtabell. Om bussar eller tåg inte alltid går i tid, blir det osäkert då man inte alltid vet att man kommer fram i tid och till önskad plats. För att få god pålitlighet måste busstrafiken ha hög framkomlighet i gatunätet.

### Enkelhet

Kollektivtrafiken måste vara enkel att resa med för att locka resenärer. Enkelheten är viktig både avseende linjenät, tidtabeller och biljettsystem. Till exempel bör man eftersträva att resor avgår vid samma tidpunkt varje timme. Vid planering av ny bebyggelse är det viktigt att tänka på enkelheten så att inte systemet försvåras på grund av ny tillkommande bebyggelse, så att en linje t.ex. måste köra en extra slinga in om ett område.

### Trygghet

Kollektivtrafiken måste upplevas som trygg för att den ska utnyttjas. Grundläggande faktorer är god gestaltning, god belysning samt frånvaro av skymda vrår. Även vägen till och från hållplatsen måste upplevas som trygg. Hållplatser bör lokaliseras nära bebyggelse och platser där andra människor vistas.

### Information, komfort och pris

Information till resenärerna måste finnas både om den planerade trafiken, om eventuella störningar och vid hållplatserna måste det vara lätt att hitta rätt buss eller tåg. Brister i informationen kan förlänga den totala restiden.

God komfort behöver uppnås både vid hållplatserna och i fordonen. Hög komfort vid hållplatserna uppnås t.ex. genom väderskydd och sittmöjligheter. I fordonen



ska det finnas tillräckligt med sittplatser och det ska vara enkelt att gå av och på även för personer som t.ex. använder rullator eller har barnvagn.

Priset för resan är ytterligare en faktor som är viktig. Dock finns här stora skillnader mellan olika grupper hur betydelsefullt det är.

## PLANERING FÖR EN ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

### Planering av bebyggelse

Markanvändning och bebyggelsestruktur har mycket stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft. För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv är det viktigt att invånarna i en ort, upplever att de har nära till en hållplats. Eftersom kollektivtrafiken bygger på att ett flertal trafikanter reser tillsammans och att den i allmänhet är linjebunden, blir den i hög grad beroende av bebyggelsens lokalisering, struktur, utformning och täthet. Är bebyggelsen alltför utspridd och gles är den svår att försörja med kollektivtrafik eftersom avstånden att ta sig till en hållplats då upplevs som för långa.

Merparten av de som åker med buss, går eller cyklar till hållplatsen. En liten del kör bil eller blir skjutsade dit i bil. Valet mellan att gå, cykla eller åka bil, beror delvis på avståndet, men även andra faktorer spelar in. Det gäller både trafikanternas egen vilja och förmåga men även hur vägen till och från hållplatsen ser ut och är lokaliserad.

Nya områden bör lokaliseras längs befintliga kollektivtrafikstråk eller i förlängningen av befintliga kollektivtrafikstråk, för att dels säkerställa att kollektivtrafik finns på plats redan när området byggs ut och dels för att stärka den redan befintliga linjen. Områdena ska planeras så att bussen inte behöver köra omvägar, att gångavstånden till och från hållplatser inte blir för långa och att dessa är säkra och trygga.

Vid större knutpunkter, t.ex. tågstationer och viktiga busshållplatser, bör besöksstätt bebyggelse lokaliseras nära, eftersom dessa utgör stora målpunkter. Det kan vara vårdinrättningar, dagligvarubutiker, skolor och större arbetsplatser.

I de riktlinjer som finns nämns ofta 400 meters gångavstånd till hållplatsen som gräns för god standard.

Tätt med hållplatser innebär korta gångavstånd. Men samtidigt innebär det att åktiden blir längre, vilket är negativt dels ur resenärens synvinkel och dels ur ekonomisk synvinkel. Höga kostnader innebär sämre turtäthet. Längre mellan hållplatserna innebär å andra sidan snabbare åktid och lägre kostnader, men samtidigt kan inte gångavstånden bli för långa för då väljer resenärerna andra färdvägar. Valet av antalet hållplatser är därför en kompromiss.

### Utformning av busshållplatser

Hållplatsens utformning ska vara både trygg, säker och tillgänglig för alla resenärer.

Skånetrafiken har tagit fram "Hållplatshandboken 2011". Handboken är både en idéskrift och innehåller gällande regler och normer. Handboken ska vara till hjälp och vägledning vid planering, projektering och byggande av nya eller ombyggnad av befintliga bussterminaler och hållplatser. För riktlinjer kring lokalisering och utformning av hållplatser hänvisas till "Hållplatshandboken 2011" (eller senare version).

I gång- och tillgänglighetsplanen beskrivs principer för hur olika trafikmiljöer ska utformas för att gatumiljön ska bli mer användbar, tillgängligare och framkomligare för funktionshindrade. En av dessa miljöer är busshållplatser. I planen beskrivs hur påstigningsplatsen ska utformas för att vara tillgänglig. Det är även av stor vikt att det finns sittplatser för rörelsehindrade vid frekventerade busshållplatser.

God allmän belysning i kombination med tillgängliga och användbara anslutningsvägar måste finnas för att busshållplatsen skall fungera fullt ut. I trygghetsprogrammet beskrivs mer om viktiga faktorer för att skapa trygghet, bland annat vid och till och från busshållplatser.

Pendlarparkeringar för både bil och cykel bör erbjudas vid större kollektivtrafikknutpunkter för att underlätta valet av kollektivt färdmedel. Antalet bilplatser på parkeringsplatser bör vara tillräckligt stort för att pendlaren kan vara säker på att få en plats varje morgon. I parkeringsplanen beskrivs hur parkeringar ska utformas.

# 5. NULÄGE

## RESANDESTATISTIK

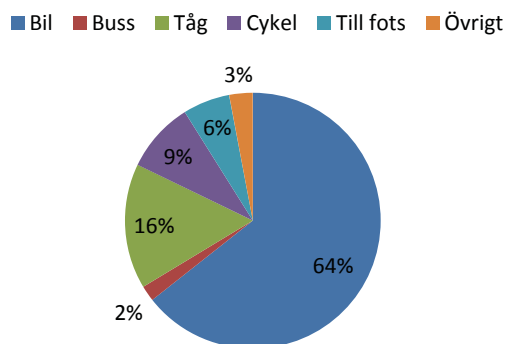
### Resvaneundersökning 2007

En resevaneundersökning genomfördes i hela Skåne 2007 (RVU 07). Den visade att det är många som åker tåg i Höör. 16 % av resorna görs med tåg vilket är den högsta andelen resor med tåg i hela Skåne. Snittet för Skåne ligger på 5 %.

I Höör görs 2 % av resorna med buss. Snittet för Skåne ligger på 9 %. Andelen varierar mellan Skånes kommuner på mellan 1 och 14 %. 64 % av resorna görs med bil. I grannkommunerna är bilandelen mellan 63 och 77 %.

47 % av de svarande i Höör uppgav att man alltid eller för det mesta har ett kort som man kan använda för resor med kollektivtrafiken eller färdtjänst i olika kommuner. Jämförande siffra för Skåne som helhet är 42 %.

### Färdmedelsfördelning för Höörs kommun enligt RVU 2007



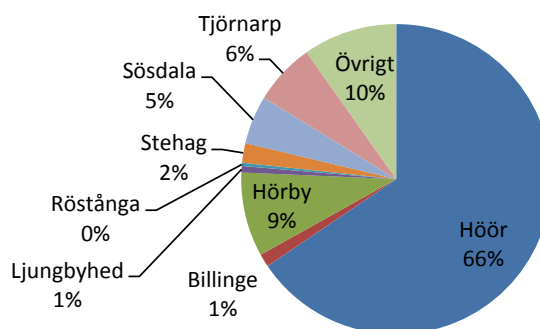
Figur 1. Färdmedelsfördelning för Höörs kommun enligt resevaneundersökningen 2007.

### Nummerskrivning vid pendlar-parkeringen i Höör

Den 4 maj 2011 gjordes en nummerskrivning (registreringsskylten antecknades) för de bilar som stod parkerade vid pendlarparkeringen i Höör. Diagrammet nedan visar postorterna för de parkerande.

Majoriteten, 66 %, har postadress Höör. 9 % av de parkerande är hemmahörande i Hörby. Det finns således potential att överföra en del av bilresorna till stationen till resor med cykel, då en stor del av bilpendlarna är hemmahörande i kommunen och bor nära. Inom kommunen är dock avstånden stora.

### Postadress för parkerande vid Höörs station 2011-05-04



Figur 2. Postadress för parkerande vid Höörs station.



## Kollektivtrafikresor i Höör

Resandestatistik från Skånetrafiken för år 2012 för ringbussarna samt regionbussarna i Höör visar dels antalet resenärer per linje per år och dels förändringen från föregående år (2011). Som tabellen nedan visar har resandet minskat på flertalet linjer mellan år 2011 och 2012.

Linje	Totalt antal resenärer 2012	Totalt antal resenärer 2011	Skillnad i % mellan 2012 och 2011
<b>Regionbuss</b>			
470 Höör - Hörby	90 407	82 320	10 %
474 Hörby - Eslöv	79 453	80 432	- 1 %
<b>Ringbuss</b>			
444 Snogeröd	16 528	16 100	3 %
448 N. Rörum	8 336	9 005	- 7 %
443 Tjörnarps	41 338	42 962	- 4 %
445 Sätöfta	41 114	43 159	- 5 %
441 Skånes Djurpark	66 201	68 067	- 3 %

Tabell 1. Resandestatistik från Skånetrafiken för år 2011 samt 2012 uppdelat per linje.

Skånetrafiken räknar regelbundet antalet påstigande vid olika hållplatser. I tabellen nedan redovisas totalt antal påstigande (båda riktningarna) för hela år 2012 för ett antal utvalda hållplatser.

Linje	Hållplats	Totalt antal påstigande 2012
<b>Regionbuss</b>		
474 Hörby - Eslöv	Snogeröd Riksvägen	2 356
<b>Ringbuss</b>		
444 Snogeröd	Ängsbyn	927
	Snogeröd affären	458
443 Tjörnarps	Ekeröd	238
	Karlarp	579
	Spångahus	1 865
445 Sätöfta	Orupssjukhuset	4 660

Tabell 2. Totalt antal påstigande år 2012 (båda riktningarna) för ett antal hållplatser.

## BEFINTLIG KOLLEKTIVTRAFIK

### Linjenät

Från Höörs station går idag Öresundståg och Pågatåg mot Köpenhamn/Malmö/Lund, Hässleholm/Kristianstad samt Hässleholm/Alvesta/Växjö/Kalmar. Förutsättningarna för att åka tåg från Höör till olika målpunkter i regionen är goda.

Höörs tätort med järnvägsstationsområdet utgör en knutpunkt för bussförbindelserna i kommunen. Busstationen ligger på Bangårdsgatan, på andra sidan järnvägsspåret från såväl järnvägsstationen som Höörs centrum. Busstrafiken består av regionbusstrafik, ringbusstrafik och närtrafik.

En av busstrafikens viktigaste uppgifter är att mata resenärer till tågen. Arbetspendlare och gymnasieelever är speciellt utpekade målgrupper för busstrafiken och tidtabellerna är speciellt anpassade för dessa målgrupper.

Regionbussarna går mellan Höörs kommun och andra kommuner. På E22 i södra delen av kommunen går Skåneexpressen 1 och 2 mot Hörby/Kristianstad och Malmö/Lund. Regionbusslinje 474 binder ihop Snogeröd och Fogdarp med Hörby och Eslöv. Mellan Höör - Hörby - Sjöbo, via Sätöfta och Ludvigsborg, går regionbusslinje 470. Regionbusslinje 518, som går mellan Klippan och Stehag, tangerar Höörs kommuns västra gräns. Regionbussarna används bland annat för att transportera resenärer till större bytespunkter, till exempel tågstationen i Eslöv.

Ringbussarna och närtrafiken svarar för busstrafiken inom Höörs kommun och har som syfte att transportera resenärer från byarna på landsbygden in till Höörs tätort. Ringbussarna går längs ett särskilt inomkommunalt linjenät medan närtrafiken går till och inom vissa bestämda områden inom kommunen. Närtrafiken som går efter särskild turlista beställs till en viss plats inom närtrafikområdet. Ringbussar, närtrafik och linje 470 försöker i möjligaste mån synkronisera med tågtrafiken.

Busstrafiken i Höörs tätort utgörs av de busslinjer som trafikerar Höörs olika byar, det vill säga ringbussarna. Kartorna på följande sidor visar linjenätet för regionbussarna och ringbussarna.

## Turtäthet

Tågen avgår normalt flera gånger per timme både norrut och söderut. Även om det totala antalet avgångar per dygn är högt, kan det vara relativt långt mellan avgångarna eftersom de inte går med jämna intervaller. På helgerna är antalet avgångar något färre än på vardagarna.

Turtätheten för busstrafiken varierar mycket mellan olika linjer, men uppnår maximalt timmestrafik. Under lördagar och söndagar är utbudet att åka med buss inom kommunen mycket lågt och för vissa byar, exempelvis till Norra Rörum, finns inga bussförbindelser under veckosluten. Tabellen nedan sammanfattar antalet turer för respektive linje.

## Hållplatser

Alla ringbusslinjerna i kommunen trafikerar hållplatserna Höörs station, Mejerigatan och Stenskogsvägen i Höörs tätort. Utformningen på hållplatserna och utrustningen på hållplatserna varierar. En del av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade och därmed anpassade för rörelshindrade och synskadade. Detta gäller

framför allt hållplatserna i Höörs tätort och i Sätöfta. En del hållplatser har plattform med väderskydd, bänkar och papperskorgar medan andra endast har en hållplatsstolpe vid väggkanten.

År 2011 genomfördes en inventering av tillgängligheten för funktionshindrade på merparten av busshållplatserna i Höörs tätort. Rapporten innehåller förslag till åtgärder för hållplatserna. Åtgärder kommer successivt att genomföras.

Vid Höörs station finns parkering för både bil och cykel. Idag finns det möjlighet att låsa in sin cykel vid stationen. Vid ett fåtal hållplatser finns tillgång till cykelparkering. För mer utförlig information om nuläget avseende parkering vid stationen hänvisas till pareringsplanen.

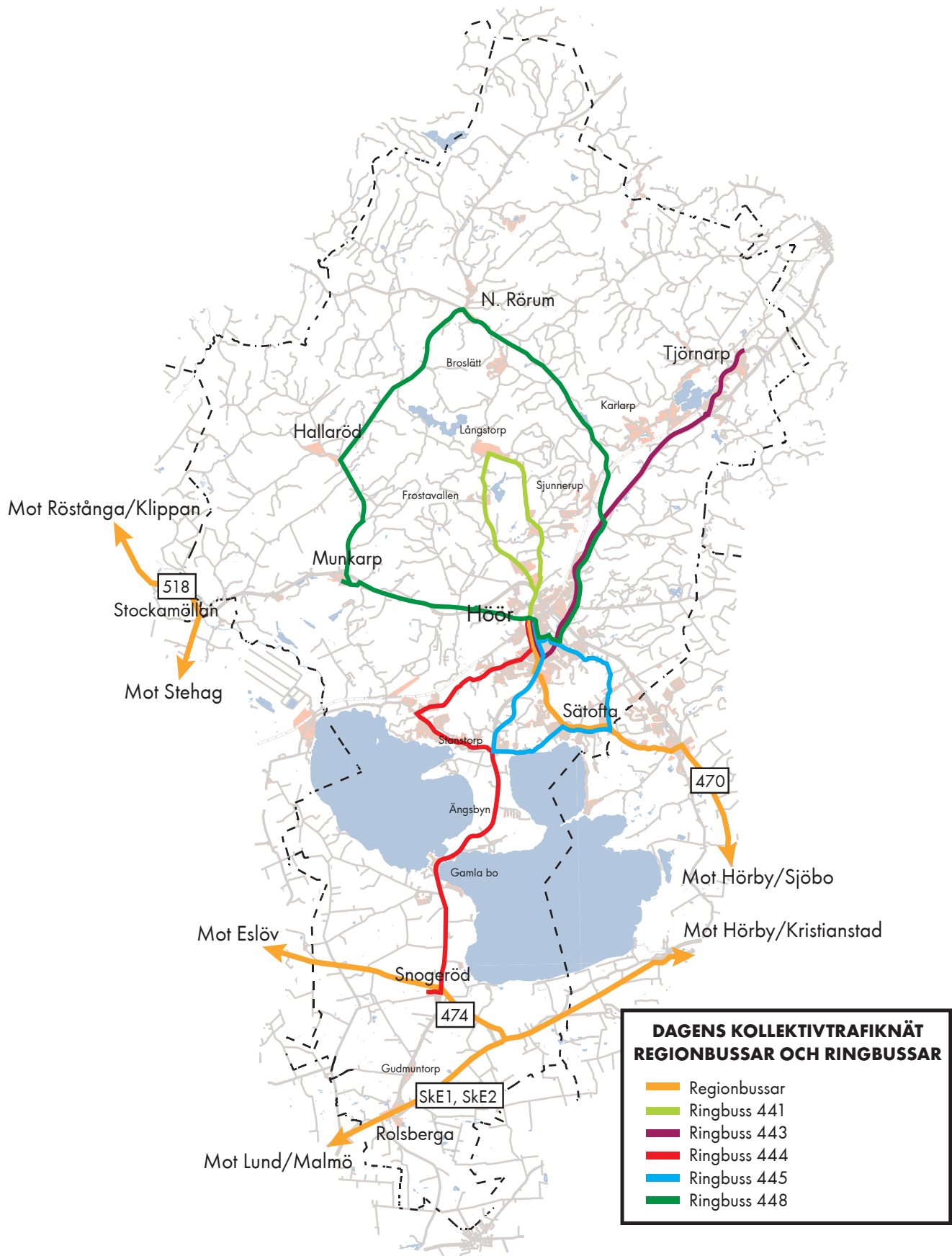
Linje	Sträckning	Antal turer vardag	Antal turer lördag	Antal turer söndag
<b>Regionbuss</b>				
470	Höör - Hörby - Sjöbo*	16	0	0
470	Sjöbo - Hörby - Höör*	18	0	0
474	Hörby - Eslöv	17	0	0
474	Eslöv - Hörby	16	0	0
518	Klippan - Stehag**	16	8	9
518	Stehag - Klippan**	15	7	6
<b>Ringbuss</b>				
441	Höör - Skånes Djurpark - Höör	7	4	4
443	Tjörnarps - Höör	12	5	5
443	Höör - Tjörnarps	12	5	5
444	Höör - Ängsbyn - Ringsjö Vårdshus - Snogeröd***	12	4	4
444	Snogeröd - Ringsjö Vårdshus - Ängsbyn - Höör	13	4	4
445	Höör - Jägersbo - Sätöfta - Orupssjukhuset - Höör (eller omvänd riktning)	16	5	5
448	Höör - N. Rörum - Munkarp - Höör (eller omvänd riktning)	6	0	0

\* Alla turerna går inte hela sträckan utan vissa trafikerar endast Höör - Hörby eller Sjöbo - Hörby.

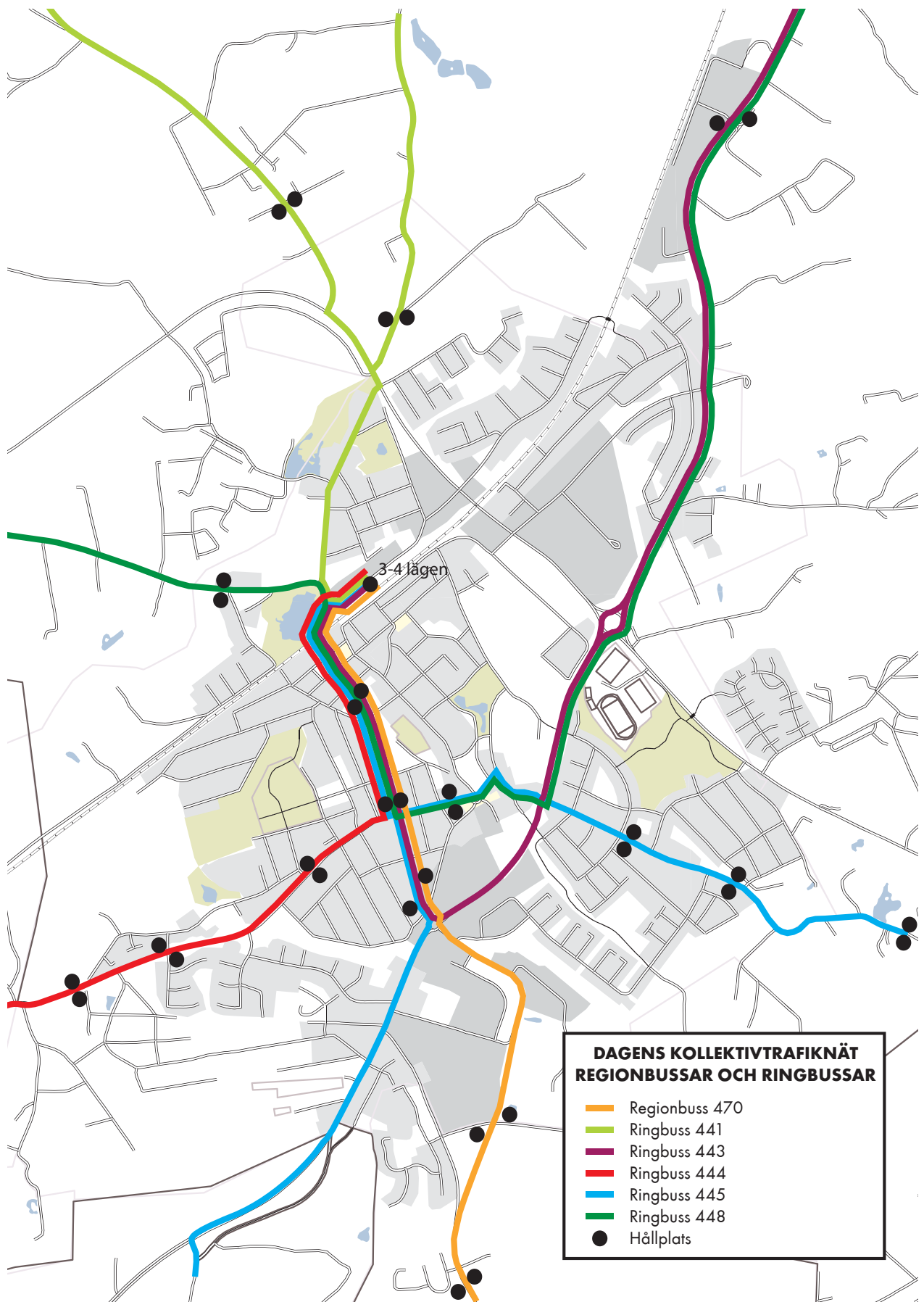
\*\* Alla turerna går inte hela sträckan utan vissa trafikerar endast Klippan - Ljungbyhed eller Ljungbyhed - Klippan.

\*\*\* Vissa turer börjar eller slutar vid Ringsjö Vårdshus

Tabell 3. Antal turer per vardag, lördag respektive söndag för busslinjer som trafikerar Höörs kommun.



Figur 3. Dagens kollektivtrafiknät (regionbussar och ringbussar) i Hörs kommun.



Figur 4. Dagens kollektivtrafiknät (regionbussar och ringbussar) samt placering av hållplatser i Hörs tätort.





## AVTAL OCH ANSVAR

Från den 1 januari 2012 gäller en ny lag för kollektivtrafiken. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med samlat ansvar för kollektivtrafiken i regionen. En viktig förändring är att den regionala kollektivtrafiken öppnas för kommersiella aktörer.

I Skåne är Region Skåne, genom Skånetrafiken, regional kollektivtrafikmyndighet och svarar liksom tidigare för kollektivtrafiken i regionen. Detta styrs genom avtal med Skånes alla kommuner.

Normalt sett finansierar Skånetrafiken tåg- och buss-trafiken i regionen. Så är fallet med regionbusslinjerna i Höörs kommun. Om en kommun önskar utökad buss-trafik finns dock möjlighet att avtala att kommunen går in och finansierar delar av trafiken. Så är fallet med ringbussarna i Höörs kommun. Höörs kommun är den kommun i Skåne som har mest tillköp av trafik.

Enligt nuvarande avtal betalar Höörs kommun 45 % och Skånetrafiken 55 % av kostnaden för turerna under dagtid på vardagar. Kommunen betalar 100 % av kostnaden för helgturerna, kvällsturerna och fritidsturerna. För närtrafiken betalar kommunen 50 % och Skånetrafiken 50 %.

Nuvarande avtal avseende ringbussarna i Skåne gäller till juni 2016. Under 2014 kommer förhandlingar att ske och nya avtal att skrivas mellan Höörs kommun och Skånetrafiken. Kommunens ambition är att teckna ett långsiktigt avtal vilket underlättar övrig framtida planering i kommunen.

## FRAMTIDA PLANER

### Bebyggelse

Samrådsförslaget till Översiktsplan 2012 pekar ut framtida tänkbara utbyggnadsområden för bostäder. Som kartan på nästa sida visar är strategin att planera och styra en stor del av utbyggnaden till områden nära stationerna i Höör och Tjörnarp och till viss del mindre utbyggnader i områden med annan kollektivtrafik, t.ex. längs E22 och i Snogeröd.

### Pågatågsstation i Tjörnarp

I nordöstra Skåne planeras för ett flertal nya Pågatågsstationer, varav en är i Tjörnarp. Höörs kommun har tagit fram en detaljplan för den nya pågatågsstatio-

nen som antogs i kommunfullmäktige i januari 2013. Skånetrafiken planerar att Pågatågen kommer börja trafikera Tjörnarp i december 2014. Den nya Pågatågstrafiken innebär ett ökat utbud av kollektivtrafik i Tjörnarp och förkortade restider. Samtidigt innebär det att Skånetrafiken inte längre vill vara med och finansiera ringbuss 443 (Höör-Tjörnarp) utan om kommunen önskar ha kvar busstrafik på sträckan får kommunen finansiera 100 % av kostnaden.

I den sammanfattande nulägesanalysen och förslag till åtgärder diskuteras detta vidare.

## Nya hastighetsgränser

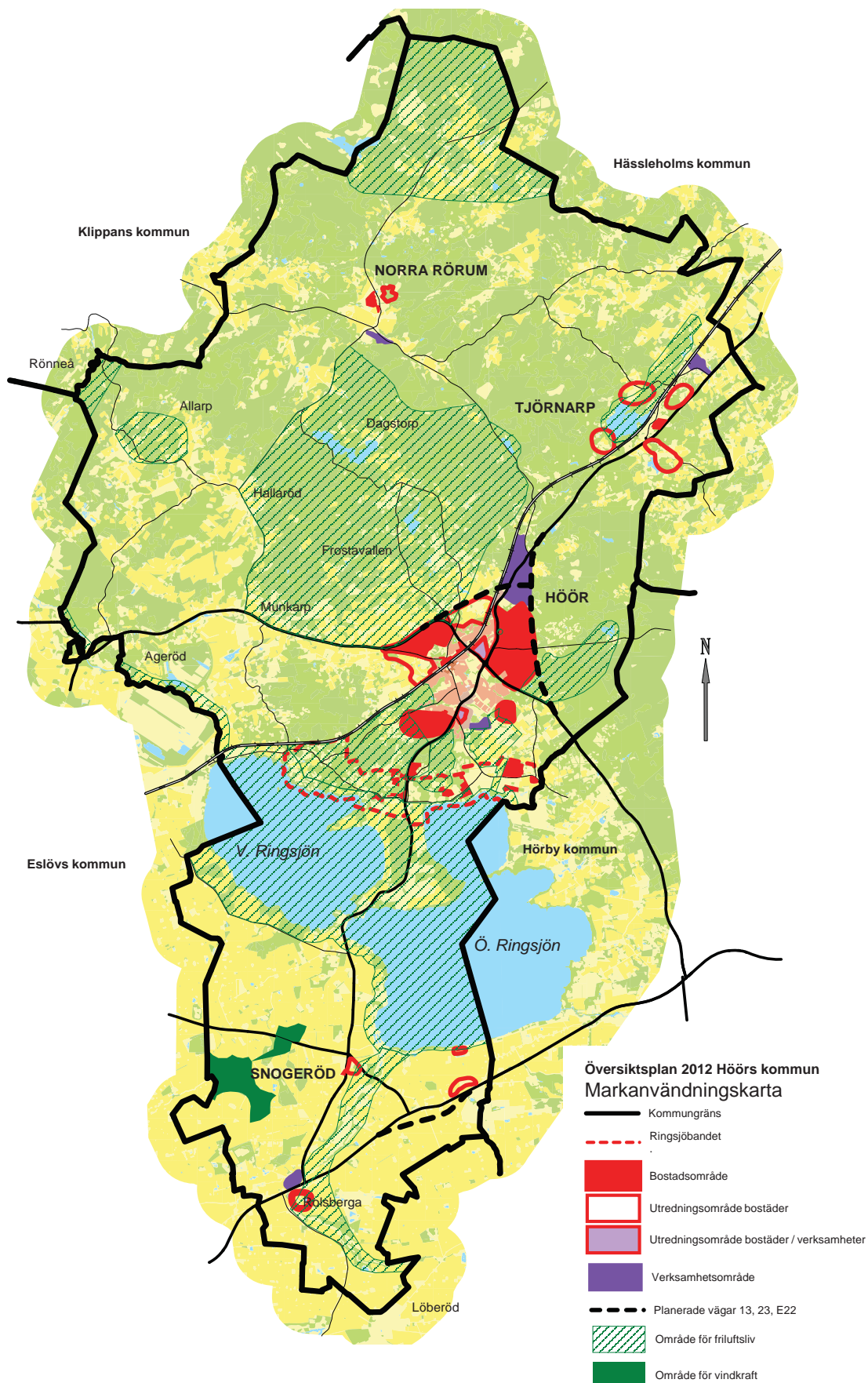
En hastighetsplan som innehåller förslag till nya hastighetsgränser inom tätbebyggt område togs fram under hösten 2012 som en del av trafikplanen. Förslaget innebär i korthet att merparten av de gator och vägar som idag har 50 km/h får sänkt hastighet till 40 km/h. Ett antal vägar, huvudsakligen väg 13, väg 23 och Nya Sätftavägen, föreslås få höjd hastighet till 60 km/h. I den sammanfattande nulägesanalysen beskrivs konsekvenserna av förslaget.

## SAMMANFATTANDE NULÄGESANALYS

Under arbetet med Trafikstrategin gjordes en s.k. SWOT-analys för trafiken i Höörs kommun där **Styrkor**, **Svagheter**, **Möjligheter** och **Hot** analyserades. Mycket av det som kom fram har koppling till kollektivtrafiken, vilket sammanfattas nedan.

**Styrkor** som lyfts fram är pendlingsmöjligheterna med tåg, den välutvecklade pendlarparkeringen och ringbussystemet. **Svagheter** är anslutningar med buss till tåget från områden utanför tätorter, dåliga kollektivtrafikkommunikationer västerut och tågförse-ningar. Som **möjligheter** ses ett förenklat pendlande med fler tågstopp, en utbyggnad av busstrafiken och möjlighet att utveckla samarbetet med Skånetrafiken och Trafikverket. **Hot** är försämrade tågtrafik och att tidtabellerna inte håller för kollektivtrafiken.

Sammanfattningsvis menar trafikstrategin att kommunen som helhet har ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem, vilket är viktigt att ta vara på. Det finns dock ett behov av att verka för att det inte ska försämrats samtidigt som kvaliteten som helhet i systemet alltid kan förbättras. Förbättringsåtgärder bör prioriteras och åtgärder för att underlätta resor med kollektivtrafiken bör premieras vid avvägning gentemot biltrafiken.



Figur 5. Markanvändningskartan är hämtad från samrådsförslaget till Översiktsplan 2012 och visar bland annat tänkta utbyggnadsområden avseende bostäder och verksamheter.



## Linjenät och turtäthet

Ett problem idag med ringbusstrafiken är att få kopplingen mot tågen att fungera så bra som möjligt. Det finns ingen möjlighet att ringbussarna passar mot alla anslutande tåg och väntetid är därför oundviklig. Ytterligare en utmaning är att busstrafiken både ska anpassas till de som ankommer med tåg och de som ska åka med tågen. Vid eventuella förseningar på tågen innebär detta problem att hinna med bussens rutt. Idag finns igen väntsal inomhus för väntande resenärer utan resenärer är hänvisade till väntkurer utomhus.

När Pågatågstrafiken börjar trafikera Tjörnarps vill, som tidigare nämnt, inte Skånetrafiken fortsätta delfinansiera ringbuss 443. Att kommunen själva ska finansiera befintlig trafik som ringbussen idag har kommer att bli mycket kostsamt. Om ringbusslinjen försvinner får detta konsekvenser för resenärerna på sträckan mellan Höörs station och Tjörnarps, vars tillgänglighet försämras.

Enligt markanvändningskartan finns planer på ett stort utbyggnadsområde av bostäder i nordöstra Höör. Detta område kommer med befintligt kollektivtrafikenät inte att vara kollektivtrafikenära vilket är en brist. Området förutsätter därför nya kollektivtrafiksträckningar. Även utbyggnadsområden i södra delen av kommunen behöver få bättre utbud av kollektivtrafik för att vara attraktiva boendeorter sett ur kollektivtrafiksynpunkt.

Statistik från Skånetrafiken visar att resandet har minskat på flertalet linjer mellan år 2011 och 2012. Uppföljning av detta bör göras.

## Påverkan på körtiden av nya hastighetsgränser

Förslaget till nya hastighetsgränser påverkar körtiderna för kollektivtrafiken. Busstrafikens tillgänglighet

försämras på de gator där hastigheten sänks från 50 till 40 km/h, vilka innefattar stora delar av de sträckor som trafikeras inom tätorterna. På vissa av gatorna kan bussarna idag köra i 50 km/h och där påverkas busstrafiken negativt.

På de mer centrala gatorna kör bussarna inte idag så fort som 50 km/h och där får inte hastighetssänkningen någon direkt påverkan. På de sträckor som får 60 km/h förbättras tillgängligheten jämfört med idag eftersom dessa idag har 50 km/h. Förslaget till nya hastighetsgränser redovisas i "Trafikplan Höör - Hastighetsplan".

För busstrafiken är det helheten som spelar roll. Kollektivtrafiken påverkas inte endast av ändrade hastighetsgränser inom tätbebyggt område utan även av planerade ändringar utanför tätbebyggt område. Hastighetssänkningar påverkar restiden negativt vilket påverkar resenärerna. Ju längre restiden blir, desto lägre prioriteras kollektivtrafiken som ett alternativ för resor, och många väljer då bilen.

Idag har samtliga ringbussar anslutning till/från tågen på Höörs station. Hastighetssänkningar på många områden kommer att ge en mindre bytestid till/från tågen vilket skapar en osäkerhet för resenären.

Förenklade, teoretiska beräkningar av hur körtiden förändras har gjorts för viktiga sträckor för busstrafiken. Beräkningarna baseras på hastighet utifrån skyltad hastighet idag respektive föreslagen hastighet och uppmätt längd på sträckan. Framtida hastigheter (föreslagen hastighet) gäller framtida hastighetsgränser inom tätbebyggt område. Eftersom inga förslag ännu finns för vägnätet utanför tätbebyggt område har hänsyn inte kunnat tas till detta. Hänsyn har ej tagits till fördröjningar i korsningar. Tabellen nedan sammanfattar förändringarna.

Sträcka (rutt)	Restid med befintlig hastighet	Restid med föreslagen hastighet	Tidsvinst/tidsförlust
Nya Torg - Räddningstjänsten	1 min 30 sek	1 min 42 sek	12 sek tidsförlust
Väg 13/korsningen med vägen mot Frostavallen - Räddningstjänsten	3 min 36 sek	3 min	36 sek tidsvinst
Sätöfta (kommungränsen mot Hörby) - Räddningstjänsten	4 min 12 sek	4 min 18 sek	6 sek tidsförlust
Ringbusslinje 10 (Sätöfta, exkl. sträckan i centrum väster om väg 23)	12 min 36 sek	14 min 42 sek	2 min 6 sek tidsförlust

Tabell 4. Sammanfattande tabell över förenklade, teoretiska beräkningar av hur restiden förändras på ett antal sträckor om nya hastighetsgränser införs i Höörs kommun enligt förslaget i "Trafikplan Höör - Hastighetsplan".

## Hållplatser

Enligt cykelplanen och parkeringsplanen finns ett underskott på cykelparkering vid vissa busshållplatser.

Runt stationen i Höör finns problem med felparkerade cyklar vilket kan tyda på att de cykelställ som finns inte är lokaliserade på optimalt ställe. Vid tågstationen i Höör finns det möjlighet att låsa in sin cykel vid stationen. Att dessa platser idag är fullbelagda indikerar ett underskott i utbudet och detta är en brist. Goda möjligheter till cykelpendling till stationen bör i allra högsta grad premieras och prioriteras.

För utförligare beskrivning av parkeringssituationen för bil och cykel kopplat till hållplatser hänvisas till parkeringsplanen.

Förutom att körtiderna för bussarna påverkas av förslaget till nya hastighetsgränser, påverkas även trafiksäkerheten vid busshållplatserna. Vid merparten av busshållplatserna blir det sänkt hastighet från 50 till 40 km/h vilket är positivt för trafiksäkerheten. Det finns dock ett antal busshållplatser i Höörs tätort där hastigheten föreslås höjas från 50 till 60 km/h.



## 6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

För att på sikt nå ett hållbart transportsystem, där en attraktiv kollektivtrafik är en viktig del, krävs åtgärder på olika nivåer. Nedan beskrivs de åtgärder som föreslås. Åtgärderna delas in i följande kategorier: linjenät och turtäthet, hållplatser och kompletterande åtgärder.

Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis KP1, är ett ID-nummer för respektive åtgärd. Numret återkommer i avsnittet "Åtgärdssammanställning".

### LINJENÄT OCH TURTÄTHET

#### Utökade ringbusslinjer (KP1)

Området söder om Ringsjön (Rolsberga - Fogdarp) samt området väster och söder om Munkarp (Ageröd - Hanninge) har inte någon ringbussstrafik idag utan endast närtrafik (se kartan på nästa sida). Framtida utpekade exploateringsområde i nordöstra Höör har inte heller någon ringbussstrafik, vilket det har behov av vid en exploatering.

För området söder om Ringsjön föreslås att sträckningen för ringbuss 444 förlängs till att gå i en slinga ner om E22 (se kartan på nästa sida). Förlängningen innebär dels förbättringar för invånarna att nå centralorten Höör men även möjligheterna att ta sig med buss till regionbussarna Skåneexpressen 1 och 2, vilket är positivt för många pendlare i de södra delarna av Höörs kommun.

#### Ändrad sträckning regionbuss 470 och 518 (KP2)

Kommunens ambition är att en regionbuss ska trafikera hela sträckan längs riksväg 13 från Sjöbo till Klippan (se kartan på nästa sida). Idag trafikeras två olika regionbussar sträckan (linje 470 på den östra/södra sträckan och linje 518 på den västra/norra sträckan) men ett "glapp" finns mellan Stockamöllan och Höör. Steg 1 är att flytta trafik från sträckan Stockamöllan - Stehag till Stockamöllan - Höör. Tågutbudet är bättre i Höör än i Stehag vilket skulle innebära ökade resandemöjligheter för resenärerna. Problem med att få till den nya linjen är dels att det är olika upphandlingsområden och dels att regionbussen försvinner genom Sättoftaområdet, vilket är trafik som måste lösas på annat vis.

#### Framtida busstrafik sträckan Höör - Tjörnarps (KP3)

Att kommunen själv ska finansiera befintlig trafik som ringbuss 443 kör kommer att bli mycket kostsamt. Utgångspunkten är därför att alterantiva lösningar måste hittas.

Hållplats Pumpvägen (vid handelsområdet i norra Höör) får inte längre busstrafik om linje 443 till Tjörnarps försvinner. Föreslagen åtgärd är att linje 445 förlängs genom centrum och norrut till cirkulationsplatsen vid handelsområdet (se kartan på kommande sida). Ett nytt hållplatsläge skapas vid korsningen Industrigatan - riksväg 13. Linjen planeras trafikera den nya sträckningen från december 2014.

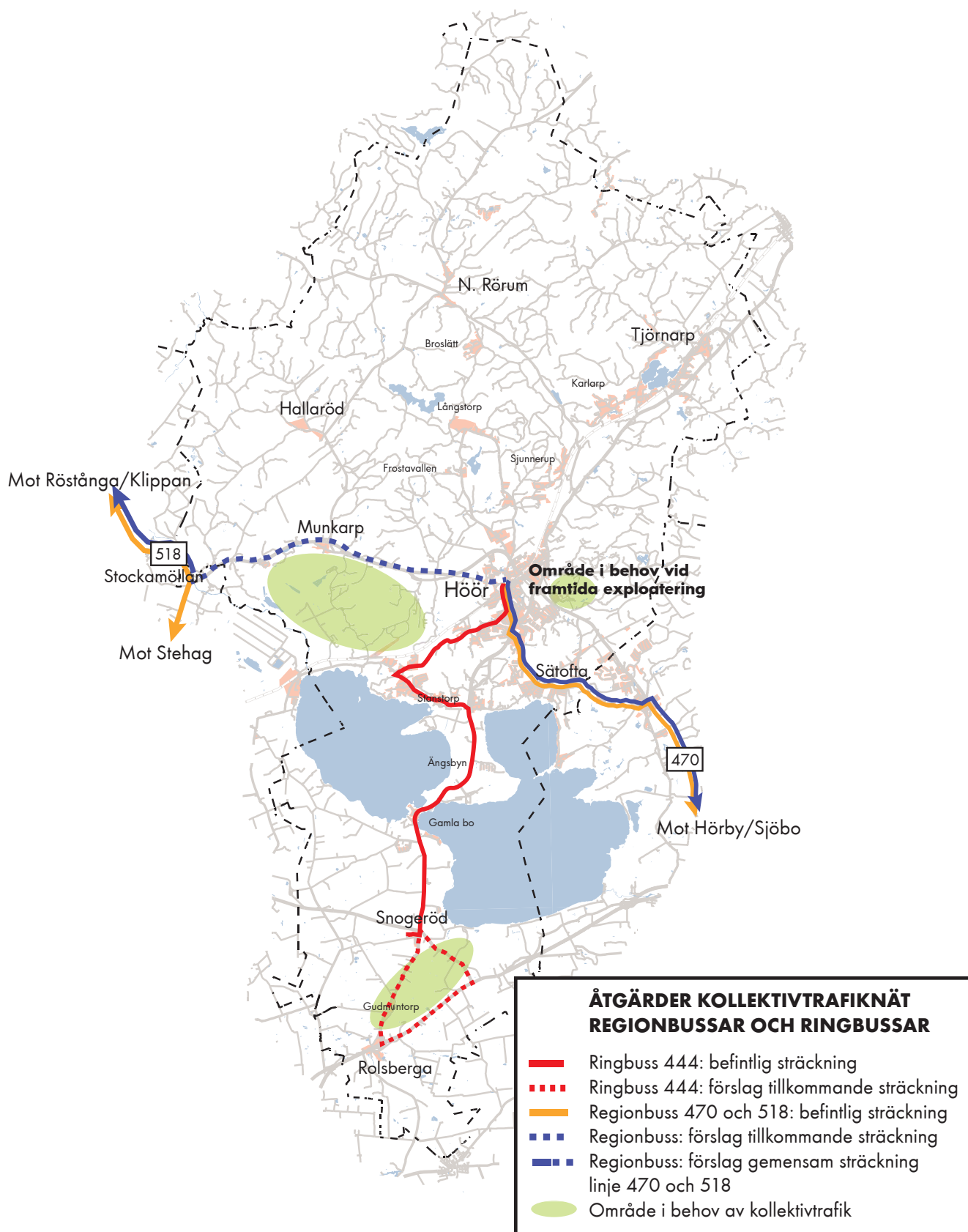
De två hållplatserna norr om Pumpvägen (Ekeröd N. Rörumsvägen samt Karlarp) har idag få av- och påstigande. Bedömningen är att det därför inte finns underlag till en busslinje utan att pengarna istället bör satsas på andra linjer. För boende i Karlarp är det cykelavstånd in till stationen i Tjörnarps. Såsom redovisas i cykelplanen planerar Trafikverket att bygga en cykelväg utmed väg 23 när denna byggs om till 2+1-väg.

#### Förbättra turtätheten på ringbussarna (KP4)

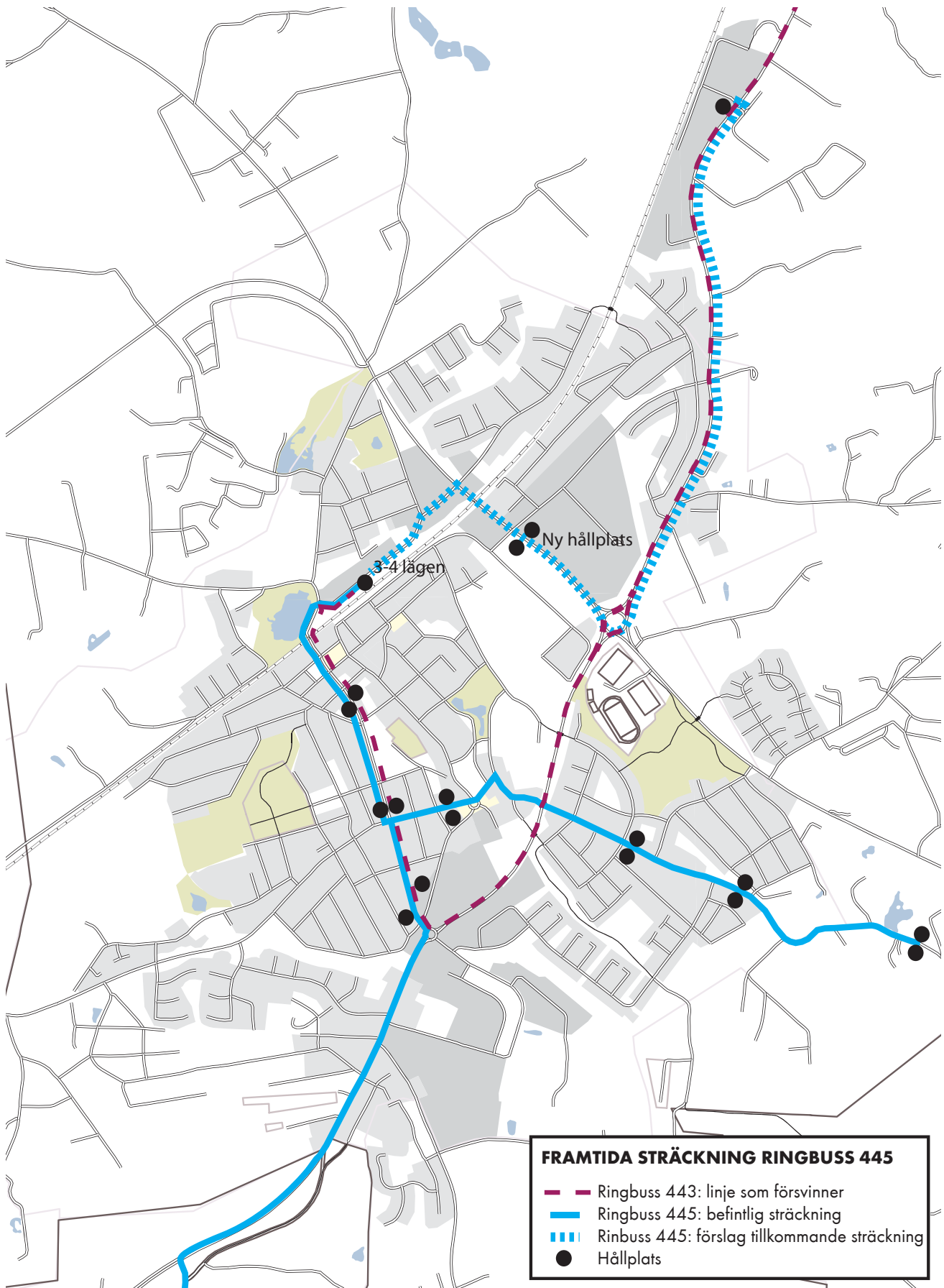
Turtätheten på befintliga ringbusslinjer bör fortsätta utvecklas. Tabellen nedan beskriver önskad utveckling för respektive linje.

Linje	Förslag till åtgärd
441	Linjen är inte anpassad till pendlingstrafik idag och behöver åtgärdas under förutsättning att det blir exploatering med arena vid Frostavallen. En framtida utökning av trafiken har två syften; dels att förbättra för arbetspendlare och dels att användas för fritidstrafik. Utökning till timmestrafik på vardagar samt utökning av trafiken på helger.
444	Öka turtätheten upp till timmestrafik på vardagar (kl. 06-20).
445	God turtäthet idag. Tänkbar åtgärd är att komplettera med en tur vid 6-tiden på morgonen.
448	Linje med liten potential. Slingan kör idag alltid samma håll vilket innebär lång restid för vissa. Om åtgärder vidtas för Munkarpsområdet bör dessa samordnas med en översyn av linje 448 och linje 518.

Tabell 5. Förslag till åtgärder med avseende på turtätheten för ringbussarna i Höörs kommun.



Figur 6. Sammanfattande karta över förslag till åtgärder avseende kollektivtrafiknätet för regionbussar och ringbussar (åtgärderna KP1 och KP2).



Figur 7. Förslag till framtida sträckning för ringbuss 445 (åtgärd KP3).

## HÅLLPLATSER

För åtgärder vid hållplatser ansvarar aktuell väghållare (kommunen, Trafikverket eller enskild vägförening). Undantaget är väderskydd som kommunen betalar. Skånetrafiken bidrar med 50 % av kostnaden för väderskydden om antalet på- och avstigande uppfyller Skånetrafikens kriterium.

### Kontinuerlig översyn av hållplatslägen (KP5)

En översyn behöver kontinuerligt göras av hållplatslägen. Det gäller både om några befintliga hållplatslägen kan tas bort och om nya behöver tillkomma. Denna översyn görs gemensamt av väghållaren (kommunen, Trafikverket eller enskild vägförening), entreprenören och Skånetrafiken.

### Säkra hållplatser (KP6)

Hållplatser ska kunna nås på en säkert sätt för fotgängare och cyklister. Därför är det viktigt att vägen till och från hållplatsen är utformad på ett trafiksäkert sätt. Hållplatsens utformning är viktig för att väntan på bussen och på- och avstigning ska kunna ske på ett säkert sätt. Vägen till hållplatser och passager i anslutning till dessa är ofta utformade på ett trafiksäkert sätt inne i Höör, dock inte de utmed t.ex. Nya Sättoftavägen (för att nå hållplatserna öster om vägen behöver Nya Sättoftavägen korsas). Även utmed det statliga vägnätet finns brister. Tabellen på nästa sida sammanfattar vilka brister avseende trafiksäkerhet som finns för olika hållplatser. Om hållplatser tillkommer eller gamla flyttas är trafiksäkerhet en viktig aspekt att ta hänsyn till vid val av lokaliseringen och utformningen av hållplatsen.

Det finns olika sätt att göra passager säkrare. Det är viktigt att utgå från det unika i platsen och de problem som finns där. Behovet av åtgärder styrs till stor del av hastigheten och flödet på gatan/vägen.

Synpunkter på hållplatser utmed det statliga vägnätet kan föras fram vid de samråd som hålls med Trafikverket. Samråd bör ske med Räddningstjänsten och Skånetrafiken när åtgärderna planeras.

### Tillgänglighetsanpassa hållplatser (KP7)

Kommunen har gjort en inventering av tillgängligheten längs det kommunala vägnätet på merparten av hållplatserna i Höör. De brister som inventeringen visar på behöver åtgärdas och är prioriterade. När dessa hållplatser åtgärdats finns ytterligare ett fåtal hållplatser som behöver åtgärdas. För att en hållplats ska tillgänglighetsanpassas krävs att det även är möjligt att ta sig till och från hållplatsen. Detta är idag svårt vid många av hållplatserna på landsbygden. Tabellen på nästa sida sammanfattar behoven av åtgärder vid hållplatserna.

### Övriga åtgärder vid hållplatser (KP8)

Förutom åtgärder kopplade till säkerheten och tillgängligheten finns även andra åtgärder som behöver vidtas. Detta kan t.ex. vara att öka komforten genom att placera ut väderskydd. Tabellen på nästa sida sammanfattar behoven av åtgärder vid hållplatserna.

## KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER

### Service för resenärer vid Höörs station (KP9)

Kommunen bör aktivt jobba för att förbättra servicen för resenärer vid Höörs station, t.ex. arbeta för att det ska finnas en väntsal för resenärer.

### Mer och bättre cykelparkering vid hållplatser (KP10)

Arbetet med att förbättra och utöka antalet cykelparkeringar har hittills varit fokuserat på stationsområdet. Vid stationsområdet behöver antalet och placeringen av cykelparkeringarna följas upp kontinuerligt så att behovet är tillgodosett.

Arbete med att anlägga nya cykelparkeringar bör nu utvidgas till att omfatta även busshållplatser. I första hand finns ett behov av nya cykelparkeringar i tätorterna där det finns goda cykelmöjligheter. Vid ombyggnad av hållplatser på landsbygden bör cykelparkeringar byggas om det finns ett behov. Följande hållplatser har identifierats som prioriterade gällande cykelparkering:





Linje	Hållplats	Åtgärd	Ansvarig (väghållare)
<b>Regionbuss</b>			
470	Ringsjöhöjden	Trafiksäkerhet samt väderskydd (arbete pågår)	Tekniska nämnden
474	Snogeröd riksvägen	Tillgänglighet samt väderskydd	Trafikverket
474	Brostorp	Tillgänglighet och trafiksäkerhet	Trafikverket
474	Vännberga	Tillgänglighet och trafiksäkerhet	Trafikverket
<b>Ringbuss</b>			
441	Snogehall, Ekastiga gård, Frostavallen, Frostavallens vandarhus, Långstorp, Ullstorp Lundagård, Skånes Djurpark, Jularp, Holma	Tillgänglighet och trafiksäkerhet	Trafikverket
443		Inga åtgärder eftersom linjen kommer att försvinna	
444	Backagården, Filialen, Björkstigen, Stallbacksvägen	Se över hållplatserna i samband med andra ombyggnader av Stanstorpsvägen, t.ex. cykelbana	Trafikverket
444	Ängsbyn vändplatsen	Flytta ut hållplatsen till väg 23 för att förkorta körtiden. Kräver trafiksäkerhetsåtgärder för att kunna korsa väg 23 säkert.	Trafikverket
444	Bosjökloster, Gamla Boo, Klinta Gärd	Trafiksäkerhet	Trafikverket
444	Ringsjö Vårdshus	Ombyggnad med omfattande åtgärder är beställd.	Trafikverket
444	Snogeröd affären	Tillgänglighet och tydligare hållplats. Förändrad linjesträckning kan kräva ny hållplats längs väg 23. Då blir trafiksäkerhet en viktig aspekt att beakta.	Trafikverket
445	Krokgatan, Ängsgatan	Tillgänglighet	Tekniska nämnden
445	Sövröd, Sätöfta Fädriftsvägen, Ljungstorp	Trafiksäkerhet	Trafikverket
445	Sätoftagården	Trafiksäkerhet	Tekniska nämnden
445	Sätoftaskolan, Karlsvik	Tillgänglighet	Tekniska nämnden
445	Nyby Nybyvägen, Orup Fågelbacksvägen	Tillgänglighet och trafiksäkerhet	Tekniska nämnden
445	Ringsjövägen	Tillgänglighet	Tekniska nämnden
448	Ekeröd N. Rörumsvägen, Sjunnerup, Furuvägen, Broslätt	Trafiksäkerhet	Trafikverket
448	N. Rörum affären	Trafiksäkerhet och översyn av hållplatsplacering i samband med ev. framtida åtgärder i korsningen för ökad trafiksäkerhet	Trafikverket
448	Nötarp, Länghult, Hallaröd, Ljungkullen, Maglasäte, Yxnaholma	Trafiksäkerhet	Trafikverket

Tabell 6. Sammanfattande tabell för behoven av åtgärder vid hållplatser i Hörs kommun. Tabellen sammanfattar åtgärderna KP6, KP7 och KP8.

- Ringsjöhöjden (Sätofta)
- Sätoftagården (Sätofta)
- Jägersbo (Sätofta)
- Orupssjukhuset (Sätofta)
- Snogeröd riksvägen (Snogeröd)
- Munkarps by
- Hallaröd
- N. Rörum affären

### **Förbättra framkomligheten för busstrafiken (KP11)**

God framkomlighet är en viktig faktor för busstrafiken. Framkomligheten bedöms idag överlag som god men bör bevakas i framtida planering. En plats där bussen idag har bristande framkomlighet är vid in- och utfart från Ängsbyn till riksväg 23. Åtgärder för att prioritera bussen bör övervägas.

Kollektivtrafiken påverkas negativt av hastighetsänkningar. För att kompensera föreslagna sänkningar i hastighetsplanen kan andra åtgärder behöva genomföras som kan förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Förslag på åtgärder behöver diskuteras och tas fram i samråd med Skånetrafiken.

### **Bevaka tågtrafiken (KP12)**

Kommunen bör aktivt föra en dialog med Skånetrafiken avseende tågens hållplatsuppehåll och turtäthet. Goda kopplingar till ringbussarna måste säkerställas.

### **Förbättringar i stadsbyggnadsprocessen (KP13)**

En viktig uppgift för framtiden är att säkerställa konkurrenskraftig och effektiv kollektivtrafik i samspel med såväl befintlig som tillkommande bebyggelse. Det är viktigt med en tidig dialog mellan kollektivtrafikansvarig och planansvariga så att kollektivtrafiken blir en naturlig del i den övergripande planeringen.

Utbyggnadsområden ska lokaliseras i kollektivtrafik-

nära lägen och i framtida utbyggnadsområden ska strategiska kollektivtrafikåtgärder vidtas. Exempel på sådana åtgärder kan vara att säkerställa att en buss kan trafikera vissa gator i området och att det finns gena, trygga och säkra kopplingar för oskyddade trafikanter mellan bebyggelsen och bostäderna.

### **Påverkansåtgärder (KP14)**

För att få fler att välja kollektivtrafik som färdmedel behöver kommunen aktivt jobba med beteendepåverkande åtgärder. Olika beteendepåverkande åtgärder som uppmuntrar ett ökat kollektivtrafikresande beskrivs i programmet för mobility management.

### **Utvärdering och uppföljning (KP15)**

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och samtidigt lyfta kollektivtrafikresenärernas situation genomförs uppföljning av formulerade mål. Hur detta görs beskrivs sist i denna rapport.

### **Samarbete och samråd (KP16)**

En tät dialog med Skånetrafiken och Trafikverket är en förutsättning för att de åtgärder som föreslås i denna plan ska realiseras. Den dialog och det samarbete som idag finns måste fortsätta.



## ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder har tagits fram utifrån identifierade brister eller förbättringsmöjligheter som har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen på nästa sida redovisas en översikt över samtliga åtgärder som föreslås.

Numret på respektive åtgärd anges som KP (Kollektivtrafikprogram) med efterföljande siffra.

I tabellen anges också en bedömning av arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet.

Att bedöma en åtgärds kostnad i detta skede medför stora osäkerheter, eftersom det inte är klarlagt exakt vilken typ av åtgärd som ska genomföras och omfattning på denna.

Den kostnadsuppskattning som görs för de fysiska åtgärderna i tabellen avser kostanden för den tid som krävs för planering och genomförande samt kostnad för det material/byggkostnad som behövs.

I denna kostnadsbedömning, med osäkerheter enligt ovan, som gjorts inom ramen för kollektivtrafikprogrammet ligger gränserna för liten/mellan/stor åtgärd som följer: liten åtgärd < 100 tkr, mellanåtgärd 100-500 tkr och stor åtgärd > 500 tkr.

Flera av de åtgärder som föreslås innebär en löpande kostnad per år. Vissa åtgärder innebär förutom en engångskostnad för själva ombyggnaden även ökade kostnader för drift och underhåll. Det är viktigt att tänka på att medel för drift- och underhållsåtgärder följer investeringarna. En del åtgärder innebär inte kostnad i form av direkta pengar utan kostnad i form av arbetsinsats.

Målet på lång sikt är att göra så mycket som möjligt för att förbättra kollektivtrafiken i Höörs kommun. Det finns dock begränsningar som medför att en prioritering måste göras. Inom ramen för detta program har dock ingen prioritering gjorts eftersom många av åtgärderna är beroende av samverkan med andra aktörer och/eller bör göras i samband med andra typer av åtgärder.

Nr	Plats el. omfattning av arbetet	Kostnad el. arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
KP1	Utökade ringbusslinjer	Mellan - stor	Kommunstyrelsen/ Skånetrafiken	Innefattar flera tänkbara åtgärder som kan göras i olika omfattning.
KP2	Ändrad sträckning regionbuss 470 och 518	—	Kommunstyrelsen/ Skånetrafiken	Innebär enbart kostnad för Skånetrafiken.
KP3	Framtida busstrafik sträckan Höör - Tjörnarps	Mellan - stor	Kommunstyrelsen/ Skånetrafiken	Innefattar flera tänkbara åtgärder som kan göras i olika omfattning.
KP4	Förbättra turtätheten på ringbussarna	Mellan - stor	Kommunstyrelsen/ Skånetrafiken	Innefattar flera tänkbara åtgärder som kan göras i olika omfattning.
KP5	Kontinuerlig översyn av hållplatslägen	Liten	Kommunstyrelsen/ Skånetrafiken	Löpande
KP6	Säkra hållplatser	Liten - stor	Tekniska nämnden/ Trafikverket	Innefattar flera tänkbara åtgärder som kan göras i olika omfattning.
KP7	Tillgänglighetsanpassa hållplatser	Liten - stor	Tekniska nämnden/ Trafikverket	Innefattar flera tänkbara åtgärder som kan göras i olika omfattning.
KP8	Övriga åtgärder vid hållplatser	Liten - mellan	Tekniska nämnden/ Trafikverket	Innefattar flera tänkbara åtgärder som kan göras i olika omfattning.
KP9	Service för resenärer vid Höörs station	Liten - stor	Tekniska nämnden/ Kommunstyrelsen/ Skånetrafiken	Innefattar flera tänkbara åtgärder som kan göras i olika omfattning.
KP10	Mer och bättre cykelparkering vid hållplatser	Liten	Kommunstyrelsen/ Tekniska nämnden	Successiv utbyggnad.
KP11	Förbättra framkomligheten för busstrafiken	Liten - stor	Kommunstyrelsen/ Tekniska nämnden	För närvarande föreslås inga konkreta åtgärder men frågan behöver bevakas.
KP12	Bevaka tågtrafiken	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande
KP13	Förbättringar i stadsbyggnadsprocessen	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande
KP14	Påverkansåtgärder	Liten	Kommunstyrelsen/ Tekniska nämnden	Kampanjer etc. se Programmet för Mobility Management.
KP15	Utvärdering och uppföljning	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande
KP16	Samarbete och samråd	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande

Tabell 7. Åtgärdssammanställning.



## 7. UPPFÖLJNING

Det finns många skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med kollektivtrafik. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet. En regelbunden, systematisk genomgång av arbetet kan också innebära att mer resurser avsätts.

För att uppföljningen ska bli så värdefull som möjligt är det viktigt att formulera konkreta och mätbara mål för respektive plan/program, vilket är ett arbete kommunen behöver arbeta vidare med.