

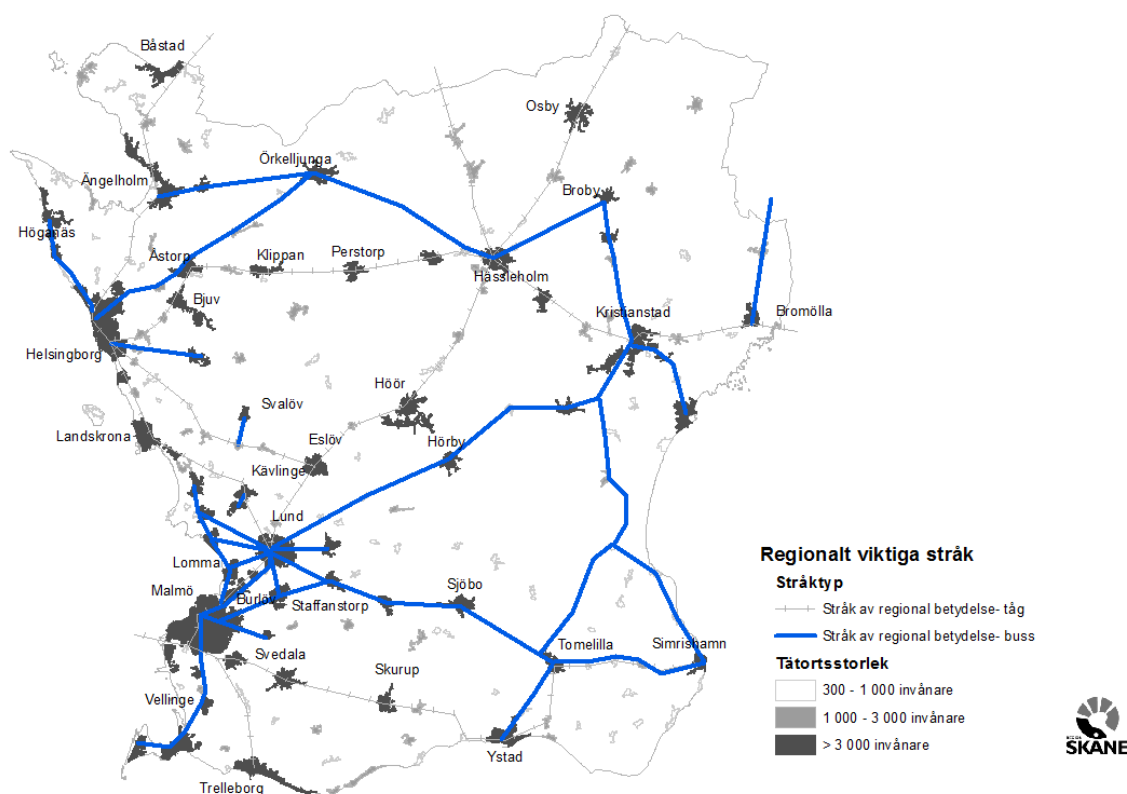
Stråkanalys av prioriterade stråk med buss i Skåne-

hur ska de prioriterade stråken utvecklas i riktning mot målet om 40 % marknadsandel?

1 Syfte och målsättning

I Skåne finns ett regionalt utpekat nät för kollektivtrafik för såväl tågtrafik som busstrafik. De regionalt viktiga stråken i busstrafiken är de stråk som syftar till att knyta ihop Skånes tillväxtmotorer, regionala kärnor och större orter* ¹ med varandra. Större satsningar och investeringar när det gäller kollektivtrafiken prioriteras till dessa stråk.

Stråkanalysens syfte är att i dessa prioriterade regionalt viktiga stråk ta fram en bild av vilken riktning utvecklingen i stråken bör gå mot samt peka på stråkens brister och potential. Utgångspunkten för arbetet har varit det övergripande mål som finns inom Region Skåne där marknadsandelen för kollektivtrafik ska vara 40 % senast 2030 och bryta ner detta per stråk. Resultaten ska peka på en riktning för respektive stråk och identifiera var och när brister kan uppkomma. Genom att skapa en framförhållning och ett underlag för prioriteringar mellan och i respektive stråk är målsättningen att analysen ska kunna bidra till att det övergripande målet om kollektivtrafikens marknadsandel 2030 uppnås.



Figur 1: Regionalt viktiga stråk i Skåne.

¹ Större orter är här orter med fler än 3 000 invånare

2 Metod, urval och avgränsningar

Urvalet i analysen är de regionalt viktiga stråken för buss i Skåne enligt Figur 1. En analys har även genomförts för samtliga städer med stadsbuss där mer fördjupade analyser per stråk genomförts i de större städerna. Dessa städer är: Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad och Landskrona.

En stor del av analyserna och beräkningarna är hämtade från utredningen: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (Tetraplan, 2017). Underlag är även hämtat från "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (Trivector, 2015). Mer omfattande beskrivningar kring modellberäkningar och analyser återfinns i dessa rapporter. I stråk där fler regionbusslinjer trafikerar har en sammanvägning av resultatet för de olika linjerna genomförts med syfte att skapa en bild av stråket som helhet.

För stadsbusstrafiken har resandet summerat i båda riktningar använts vilket ger en övergripande bild av stråket men kan vara missvisande för delar av stråket och i stråk där resandet per riktning varierar mycket.

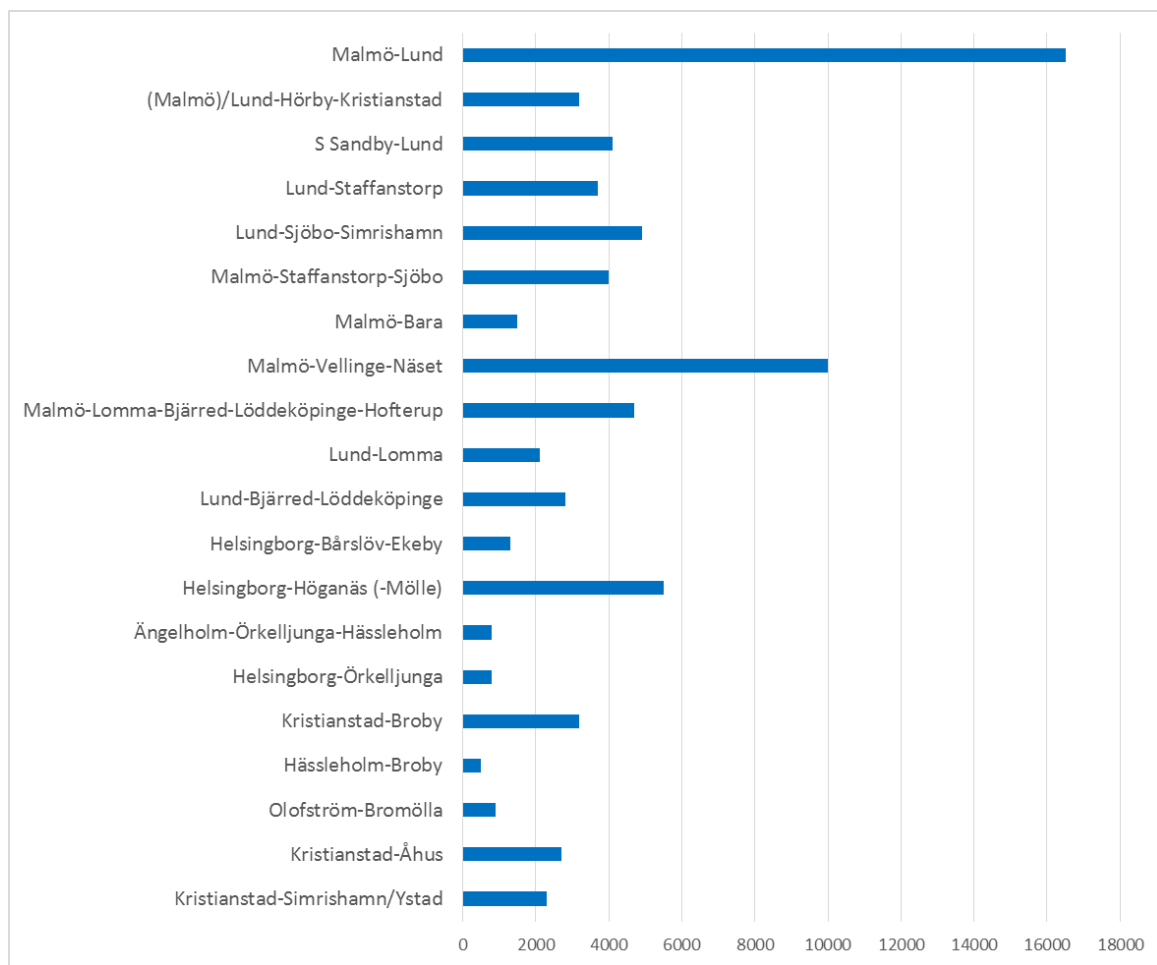
Tidigare utredningar av målet kring 40 % marknadsandel visar tydligt på att det är många åtgärder som samverkar och att ett helhetsgrepp krävs för att målet ska uppnås.² För samtliga stråk krävs det därmed att arbete genomförs när det gäller tillgänglighet med cykel, attraktivitet, punktlighet och Mobility Management. Kommunernas arbete med parkeringsriktlinjer och bebyggelseplanering har också stor betydelse. I denna analys ligger emellertid fokus på åtgärder i trafikering och infrastruktur.

3 Resande i regionalt viktiga stråk- regionbuss

Resandet i de regionalt viktiga stråken är ett viktigt underlag för val av prioriteringar i kollektivtrafiken. Även små förbättringar i marknadsandelar i stråk med mycket resande ger totalt sett stora effekter. Stråk med stora resandeströmmar behöver därför prioriteras när satsningar ska genomföras.

Stråket Malmö-Lund dominerar stort i resande. Två andra stråk med mycket resenärer är Malmö-Vellinge-Näset och Helsingborg-Höganäs.

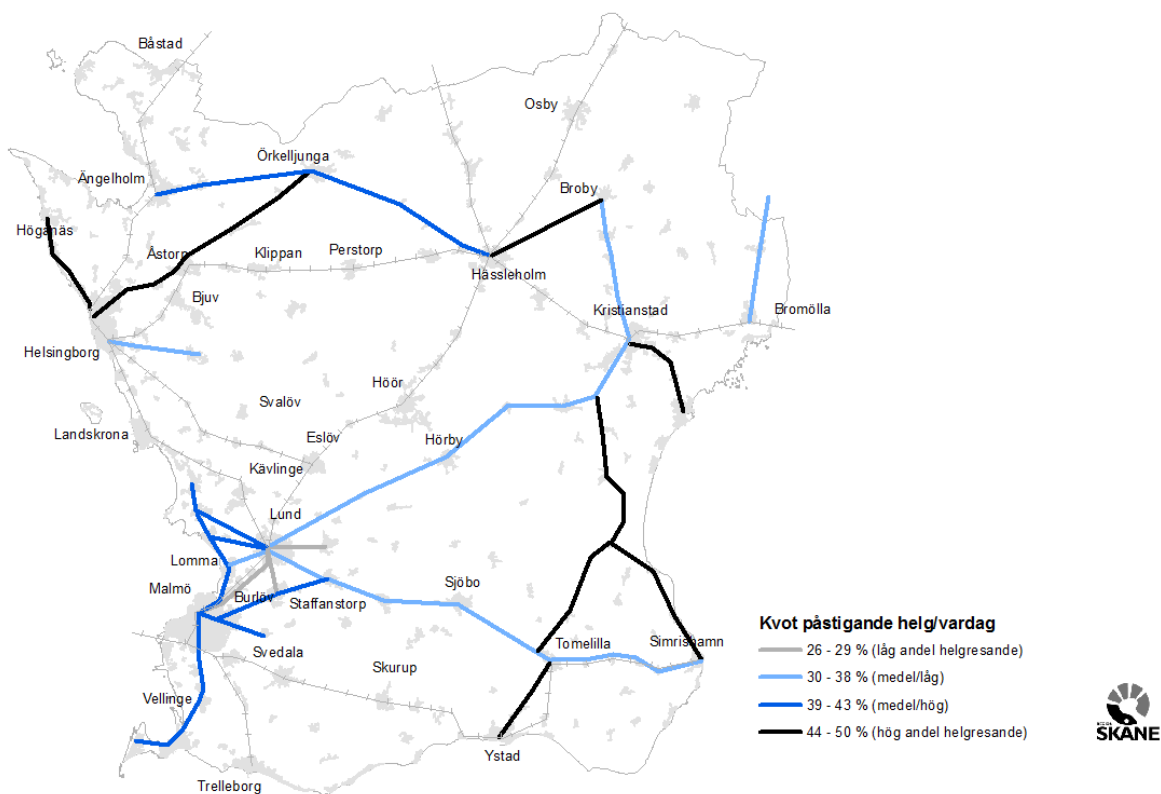
² Källa: "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (Trivector, 2015).



Figur 2: Påstigande per vardag i regionalt viktiga stråk för busstrafiken i Skåne. Statistik 2016.

4 Stråkens helgresande

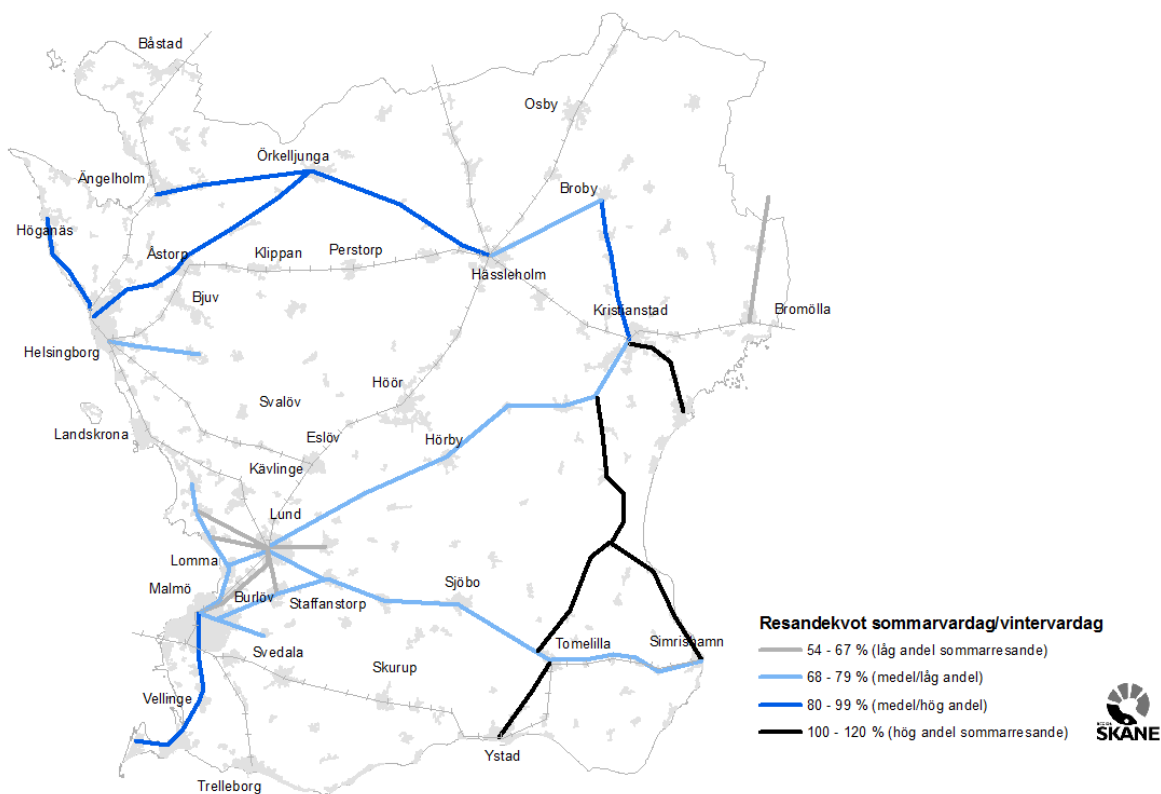
Fritidsresandets betydelse i stråken återspeglas bland annat i hur helgresandet ser ut i förhållande till vardagsresandet. Stråk med låg andel helgresande är stråk som är klassiska pendlingsstråk med hög andel arbetspendling/skolpendling. I denna kategori återfinns bland annat stråken Malmö-Lund, Lund-Sandby och Lund-Staffanstorp.



Figur 3: Kvot mellan helgresande och vardagsresande utmed regionalt viktiga stråk i Skåne. Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017).

5 Stråkens sommarresande

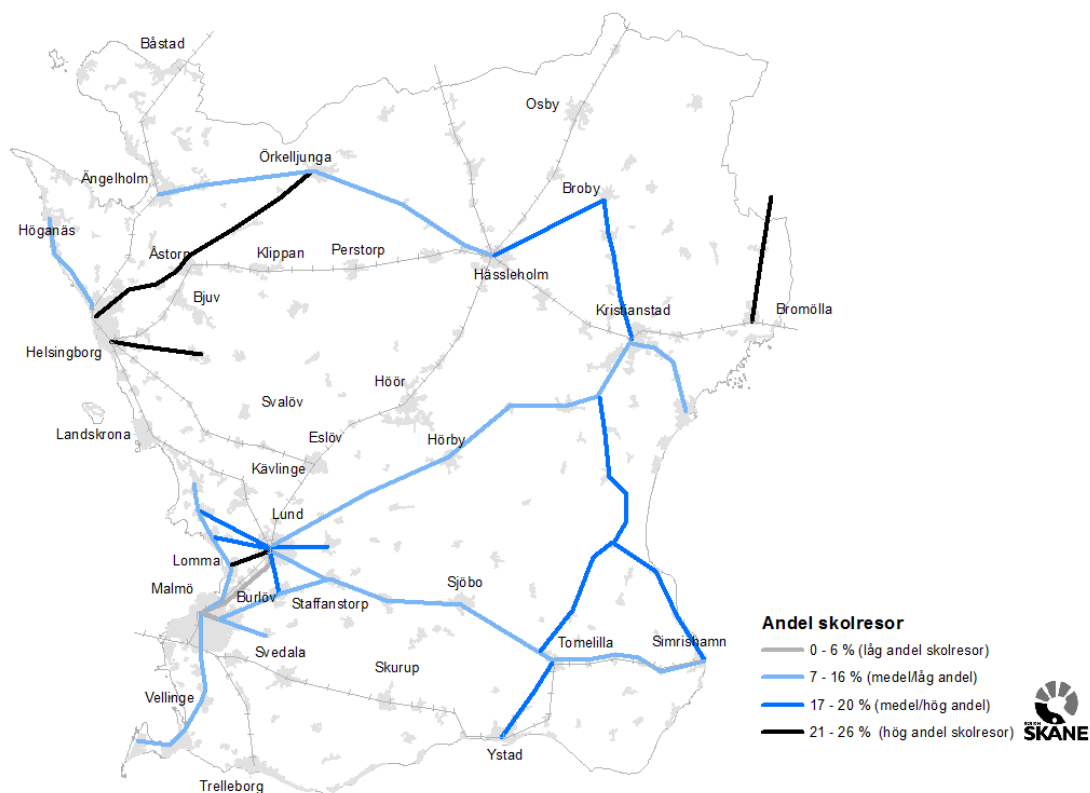
Även stråkens sommarresande visar på vilken funktion stråket har som stråk för fritidsresor. Stråk med högst andel sommarresande är stråket Kristianstad-Ystad/Simrishamn och Kristianstad-Ystad. Dessa stråk har ett resande som är högre under en sommarvardag än under en vintervardag. Stråk med lägst andel sommarresande är Malmö-Lund, Lund-S Sandby, Lund-Staffanstorp och Lund-Bjärred-Löddeköpinge.



Figur 4: Kvoten av resandet en sommarvardag jämfört med en vardag i mars. Källa: statistik från Skånetrafiken med respektive linjes resande i juli respektive mars 2016.

6 Stråkens skolresande

Genom att titta på andel skolkort som används för respektive linje i stråken ges en bild av stråkens betydelse för skolungdomar. Stråk som har allra högst andel skolresor är Bromölla-Olofström, Örkelljunga-Helsingborg och Helsingborg-Ekeby. Lägst andel skolresor återfinns i stråket mellan Lund och Malmö.



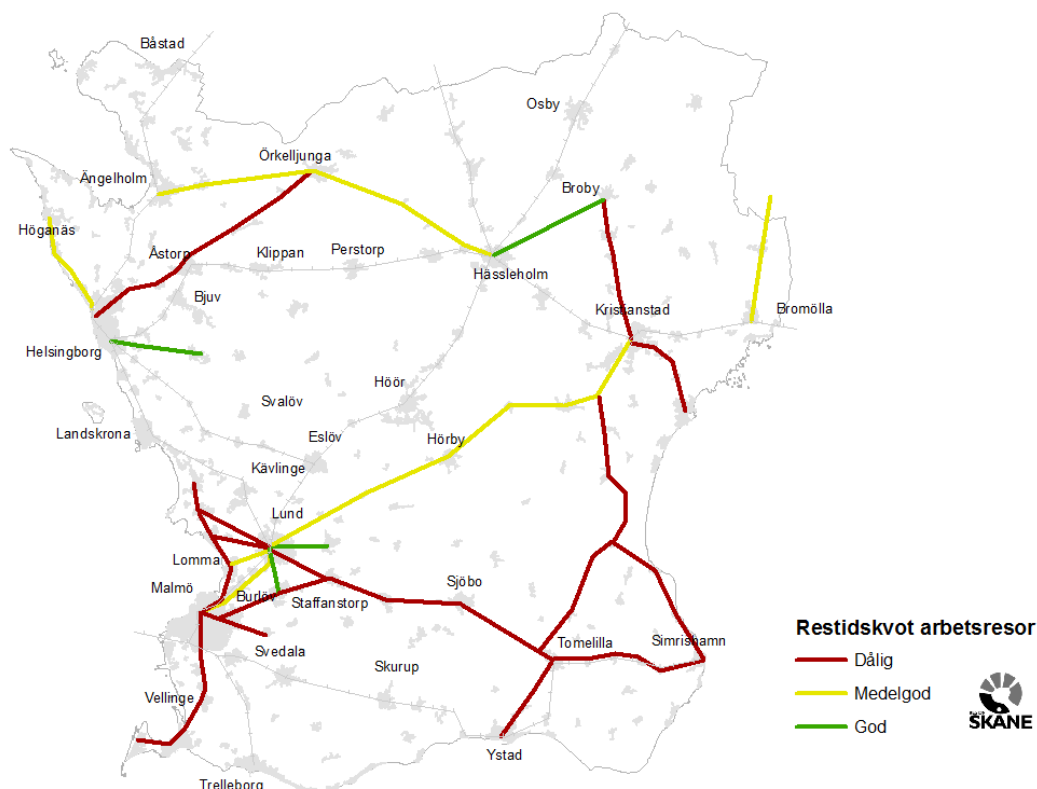
Figur 5: Andel skolresor i respektive stråk. En sammanvägning av andel skolresor för respektive linje i stråket. Statistik: Försäljningsstatistik Skånetrafiken (2016).

7 Restidskvot dörr till dörr (arbetsresor)

Genom att i en datamodell simulera samtliga skånska förvärvsarbetandes närmsta färdväg med kollektivtrafik och bil till sitt arbete har restidskvoten per stråk kunnat beräknas för varje potentiell resenär i stråket. Restidskvoten är beräknad på resan dörr till dörr för kollektivtrafiken men utan parkeringstid inräknad för bilresan. Stråk med god standard är således stråk där kollektivtrafiken kan konkurrera bättre mot bilen restidsmässigt vid arbetsresor.

- **Dålig:** 3 % eller färre av de förvärvsarbetande som i modellen använder stråket har en restidskvot på maximalt 1,5
- **Medelgod:** 4-7 % av de förvärvsarbetande som i modellen använder stråket har en restidskvot på maximalt 1,5
- **God:** 8 % eller fler av de förvärvsarbetande som i modellen använder stråket har en restidskvot på maximalt 1,5

Stråk med dålig standard (röd) indikerar på ett stort behov av t ex framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken. Stråk med god standard (grön) har redan god tillgänglighet och här borde potential att få fler resenärer finnas även utan åtgärder i infrastrukturen. Eftersom analysen bygger på arbetspendlares dörr till dörr resa kan en dålig restidskvot även bero på faktorer som arbetsplatser som lokaliserats långt från kollektivtrafiken eller att resan kräver ett byte där en annan del av resan än den aktuella resan i stråket är den som försämrar restiden.



Figur 6: Restidskvoter vid resor dörr till dörr (arbetsresor) i stråken. Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017).

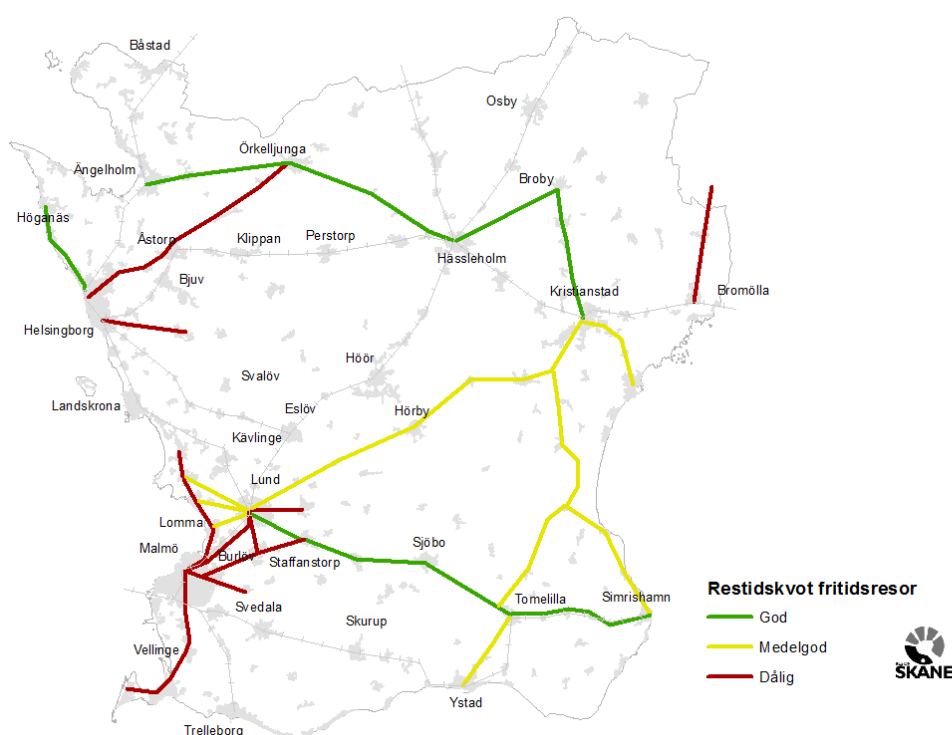
8 Restidskvot hållplats-hållplats (fritidsresor)

Många besöksmål vid fritidsresor återfinns centralt, framförallt i våra större städer. Här finns tillgång till bio, restauranger och olika utbud av kultur. Genom att beräkna restiderna med bil och kollektivtrafik från mindre orter i stråken och till centrum i de större städerna har därmed en bedömning av restidskvoten för fritidsresor per stråk gjorts. Till skillnad från arbetsresor som innebar en simulering av restiden dörr till dörr har denna beräkning förenklats till restiderna mellan centrala hållplatser i respektive ort. Eftersom inga gångtider ingår i beräkningarna ges en mer gynnsam restid för kollektivtrafik än i verkligheten. Eftersom metoden använts likvärdigt för samtliga stråk ger den dock en indikation på hur stråken skiljer sig åt.

- Dålig: Restidskvot på över 1,4
- Medelgod: Restidskvot på 1,2-1,4
- God: Restidskvot på mindre än 1,2

Flera stråk återfinns som röda även här och har således ett tydligt behov av åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen både med avseende på fritidsresor och arbetspendling. Detta är stråk som Örkelljunga-Helsingborg, Malmö-Lomma-Löddeköpinge-Hofterup, Malmö-Vellinge-Falsterbo, Malmö-Svedala samt Malmö-Staffanstorp.

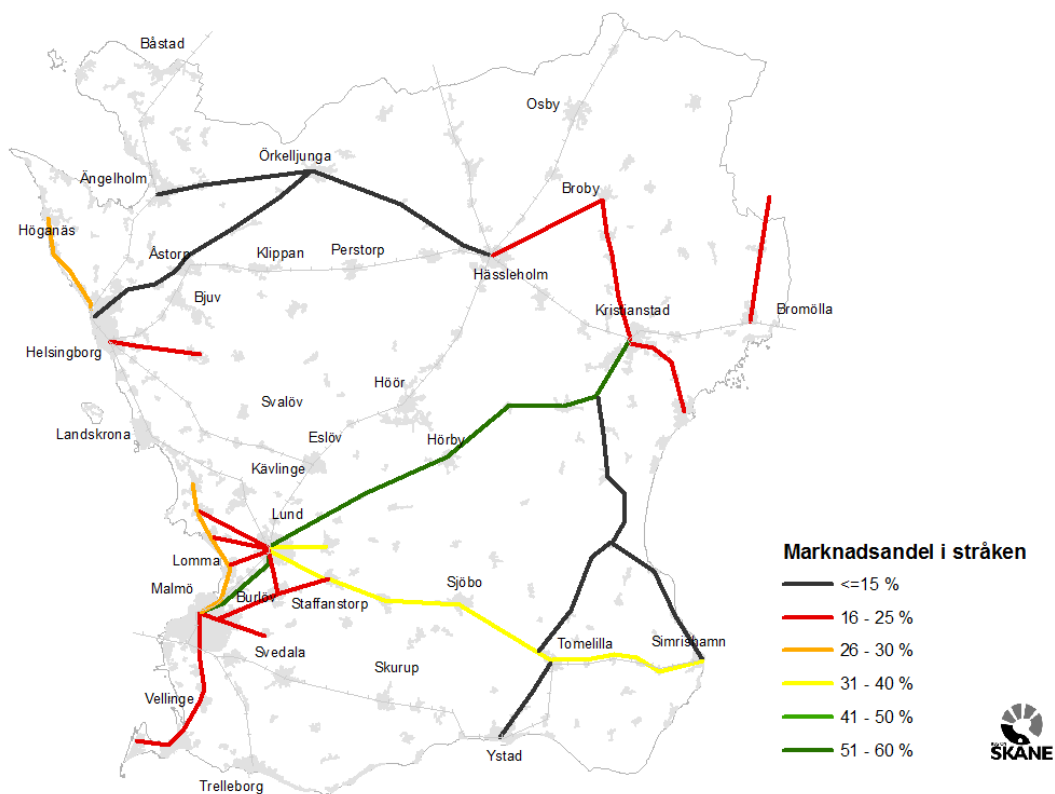
Flera stråk som fick bra restidskvoter för arbetsresor återfinns här som dålig restidskvot till centrum. Detta är t ex stråk som Lund-Staffanstorp, Lund-Sandby och Helsingborg-Ekeby. Samtliga dessa tre stråk är också stråk med låg andel fritidspendling (figur 2) och har sannolikt utvecklats till stor del anpassat för arbets- och studieresor.



Figur 7: Restidskvoter hållplats-hållplats i kollektivtrafiken (fritidsresor). Källa: Region Skåne egna uträkningar av restidskvoter utifrån restider mellan centrumhållplatser enligt Skånetrafikens reseplanerare hösten 2017.

9 Marknadsandel 2016

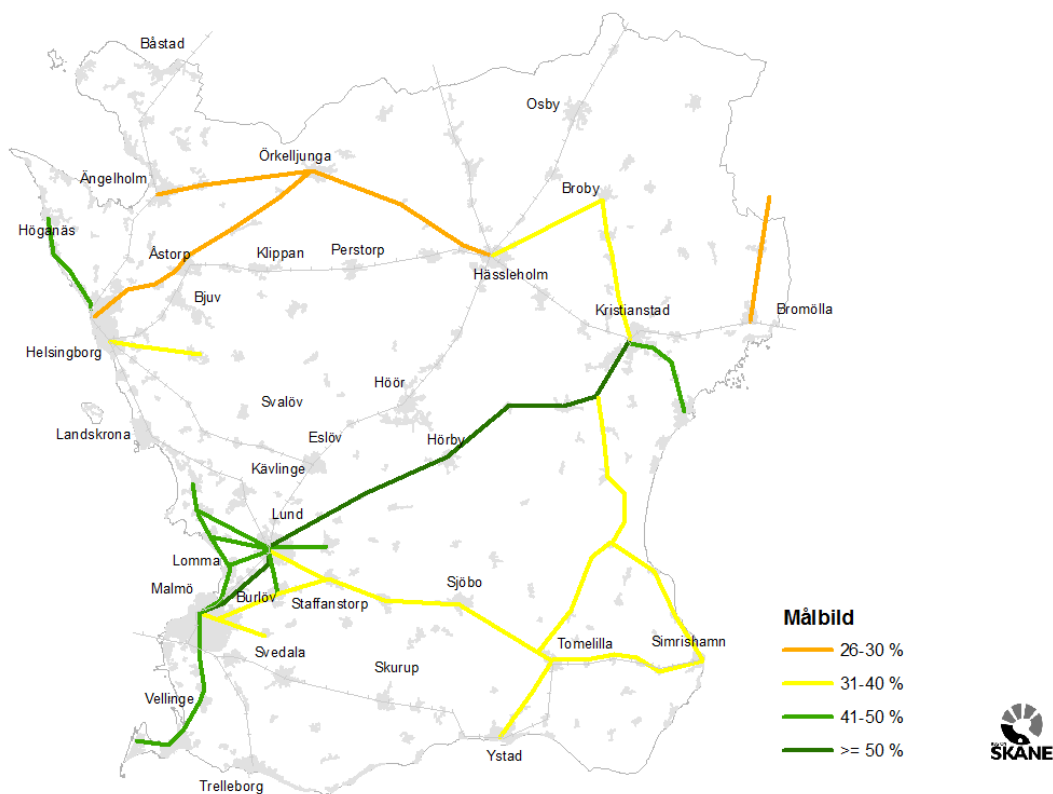
Dagens marknadsandel i stråken är låg i flertalet stråk. I stråken Malmö-Lund och Lund-Hörby-Kristianstad ingår även resandet med tåg vilket kraftigt ökar dessa stråks marknadsandel idag. Andelen busstrafik är dock förhållandevis låg även i dessa stråk. Då stora osäkerheter finns kring att med säkerhet uttala sig om stråkens marknadsandelar har en bedömning gjorts genom att jämföra olika källors beräkningar och sedan redovisa marknadsandelen i spann.



Figur 8: Stråkens nuvarande marknadsandel. Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017) samt "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (2015).

10 Målbild 2030

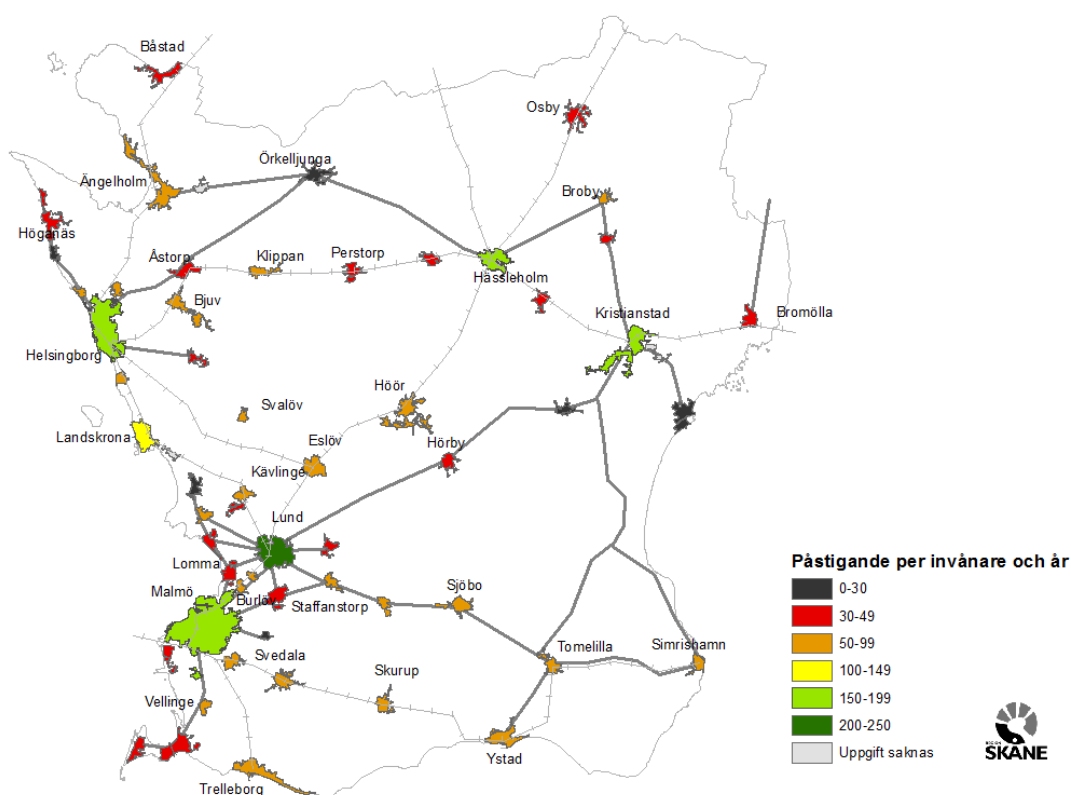
Målet om 40 % marknadsandel 2030 har brutits ner till en målbild för varje regionalt viktigt stråk. Utgångspunkten har varit den nedbrytning av färdmedelsandelar som gjordes för Skåne 2016 i utredningen "Skånes mål för färdmedelsandelar". Utgångspunkten har varit att de stråken till storstäderna kommer behöva dra ett tyngre lass i arbetet mot att nå målet medan stråken på landsbygden och till mindre städer och orter kan förväntas få en lägre marknadsandel. Stråken har getts en sammanfattande målbild men stora variationer kan förekomma inom stråken. Bland annat så förväntas delen Malmö-Lomma, Malmö-Staffanstorp och Lund-Dalby uppnå mer än 50 % marknadsandel även om stråken som helhet väntas få en lägre marknadsandel. Målbilderna kan komma att justeras längre fram i stråk där ambitionsnivån ser ut att vara för högt eller lågt satt utifrån kommunernas ambitionsnivå och den utveckling som sker i stråket på såväl regional, statlig som kommunal nivå.



Figur 9: Målbilder per stråk. Källa: Utgångspunkten har varit utredningen "Skånes mål för färdmedelsandelar" (2016) men där hänsyn och justeringar gjort under projektet "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (2017) utifrån stråkens olika förutsättningar och potential.

11 Påstigande per invånare och år

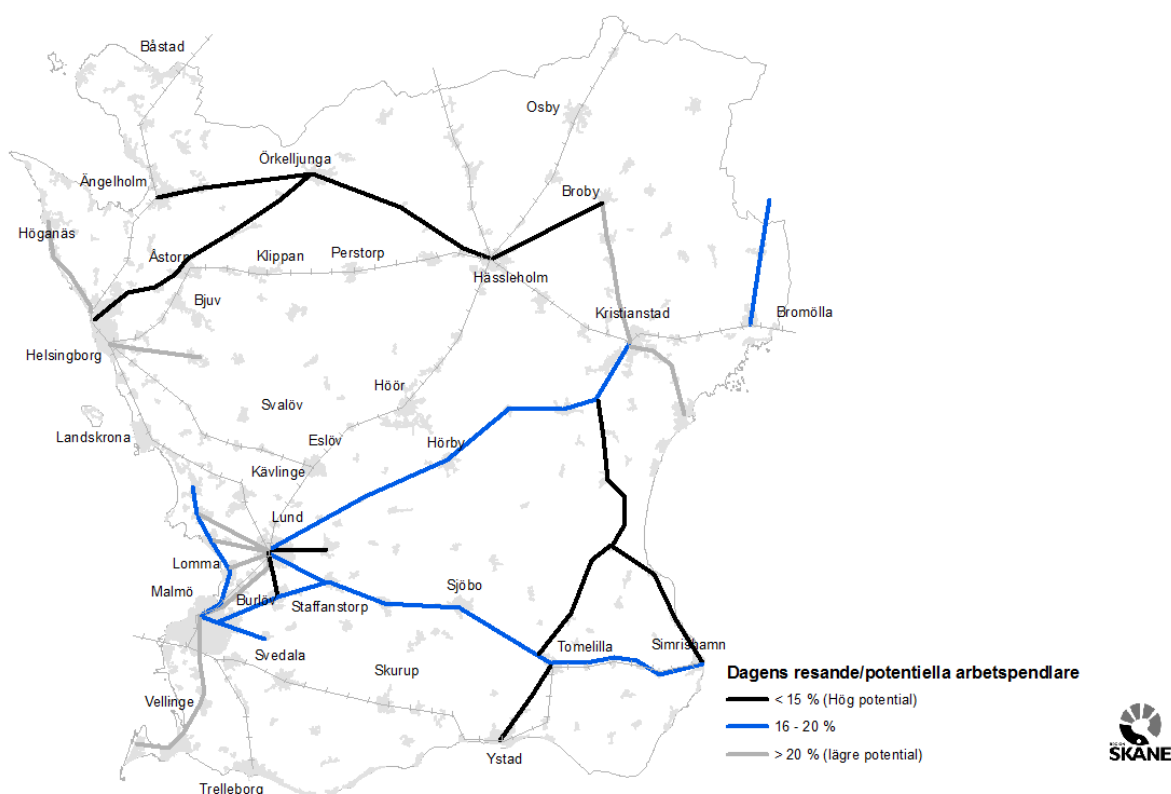
Ett sätt att mäta potentialen till ökad marknadsandel i stråken är att studera hur användandet av kollektivtrafiken per invånare och år ser ut i tätorterna. Ett lågt resande per invånare och år kan indikera på en potential att öka resandet från orten. Observeras bör att ett högt antal påstigande per år även kan indikera att många byten sker i orten. Att utläsas av kartan är att flertalet av stråken berör orter med lågt antal påstigande per år och som därmed har en tillsynes stor potential att öka resandet. Stråk som tycks ha en högre andel påstigande och således något lägre potential än övriga är Malmö-Lund, Kristianstad-Ystad/Simrishamn samt Dalby-Simrishamn. Lägst är resandet och således behovet av att öka resandet i Hosterup, Bara, Viken, Åhus och Tollarp.



Figur 10: Antal påstigande per invånare och år i tätorter med fler än 3 000 invånare. Källa: "Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne" (2015).

12 Potential för nya arbetspendlare

Genom att analysera statistik över hur många som reser i stråken idag och jämföra det med antalet totalt antal arbetspendlare i stråket (samtliga färdmedel)³ erhålls en kvot som kan ge en indikation om hur potentialen är att i stråket hitta nya arbetspendlare. En låg kvot innebär att dagens bussresande är förhållandevis litet jämfört med de som potentiellt skulle kunna arbetspendla med buss i stråket. Dessa stråk ges således hög potential (svarta stråk i kartan). Stråk som enligt denna analys har högst potential att hitta nya arbetspendlare är således: Örkelljunga-Helsingborg, Ängelholm-Hässleholm, Södra Sandby-Lund, Staffanstorp-Lund, Kristianstad-Simrishamn/Ystad. Potentialanalysen förutsätter emellertid att dagens resande till stor del består av arbetsresor vilket inte är självklart.

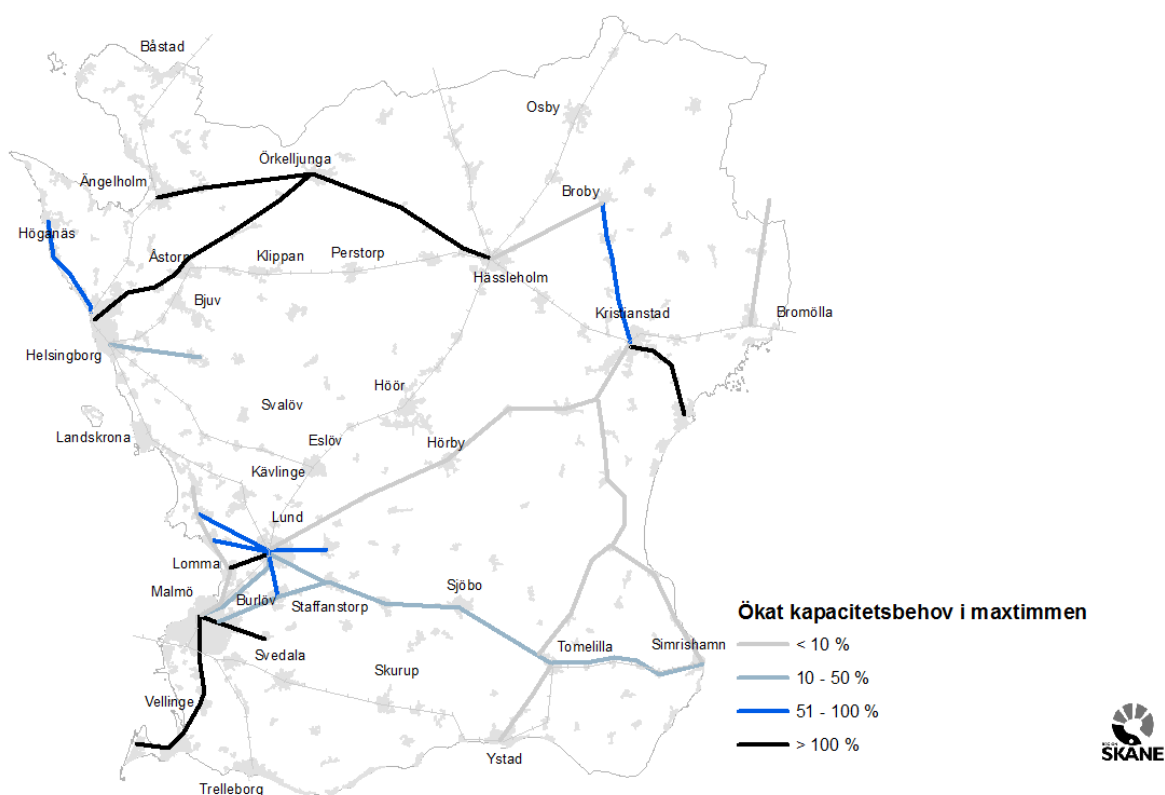


Figur 11: Kvot mellan dagens resande och potentiella arbetspendlare i stråket. Källa: Modellberäkningar genomförda inom utredningen "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017)

³ Antal arbetspendlare med alla färdmedel i stråket har erhållits från modellkörning över Skånes samtliga förvärvsarbetandes resväg till arbetet med kollektivtrafik utifrån deras bostadsort och arbetsplats.

13 Kapacitetsbrister maxtimmen 2030

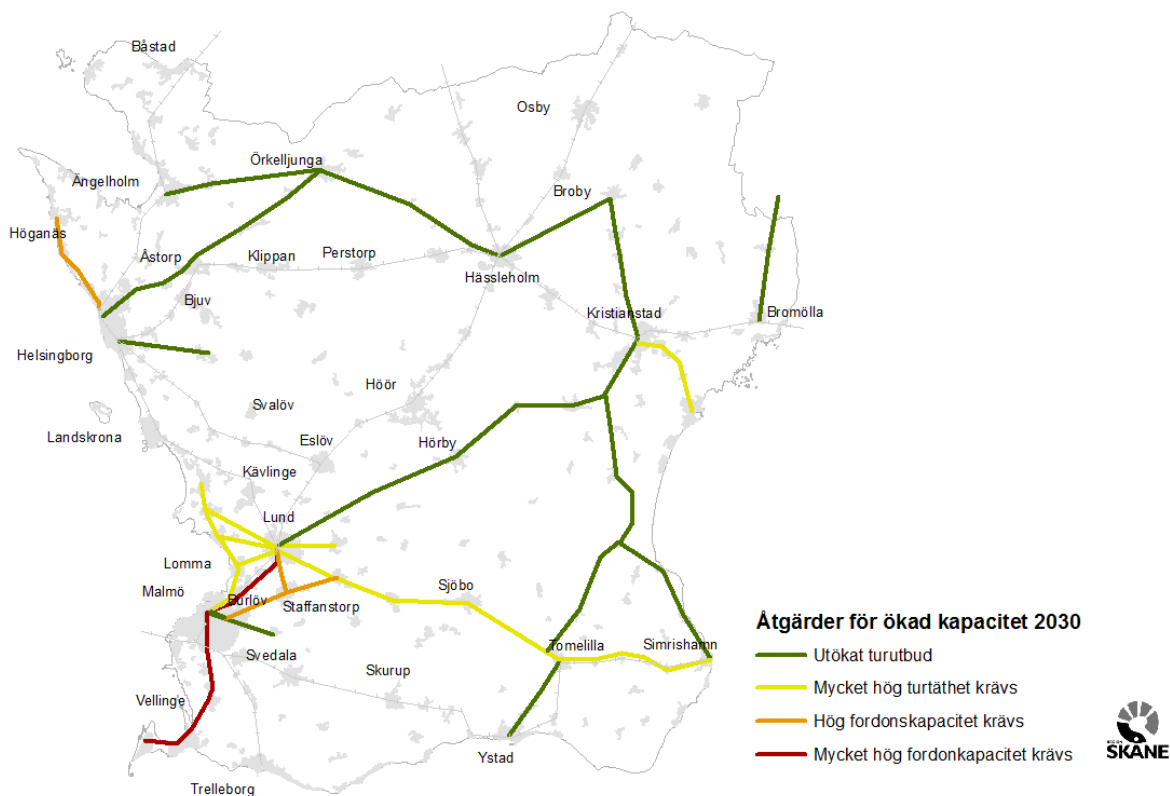
En grundläggande del i stråkens utveckling är att de resenärer som förväntas resa med kollektivtrafiken, får plats i bussarna. Varje stråks kapacitetsbehov i maxtimmen 2030 har beräknats utifrån att dagens kapacitet är densamma men resandet utvecklas i enlighet med målbilden. Analysen visar tydligt att så gott som samtliga stråk kommer få behov av åtgärder för att utöka kapaciteten i maxtimmen när resandet är som störst. För många stråk kan det handla om förstärkningstrafik eller utökad turtäthet medan andra stråk även kan behöva mer kapacitetsstarka fordon. Eftersom stråken visas som helhet kan det inom respektive stråk finnas enskilda linjer eller sträckor med överskriden kapacitet även om stråket som helhet inte har nått kapacitetstaket.



Figur 12: Kapacitetsbehov 2030 i regionalt viktiga stråk i busstrafiken. Källa: Beräkningar av kapacitetsbehov utifrån analyser genomförda i projektet "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017)

14 Åtgärder för utökad kapacitet 2030

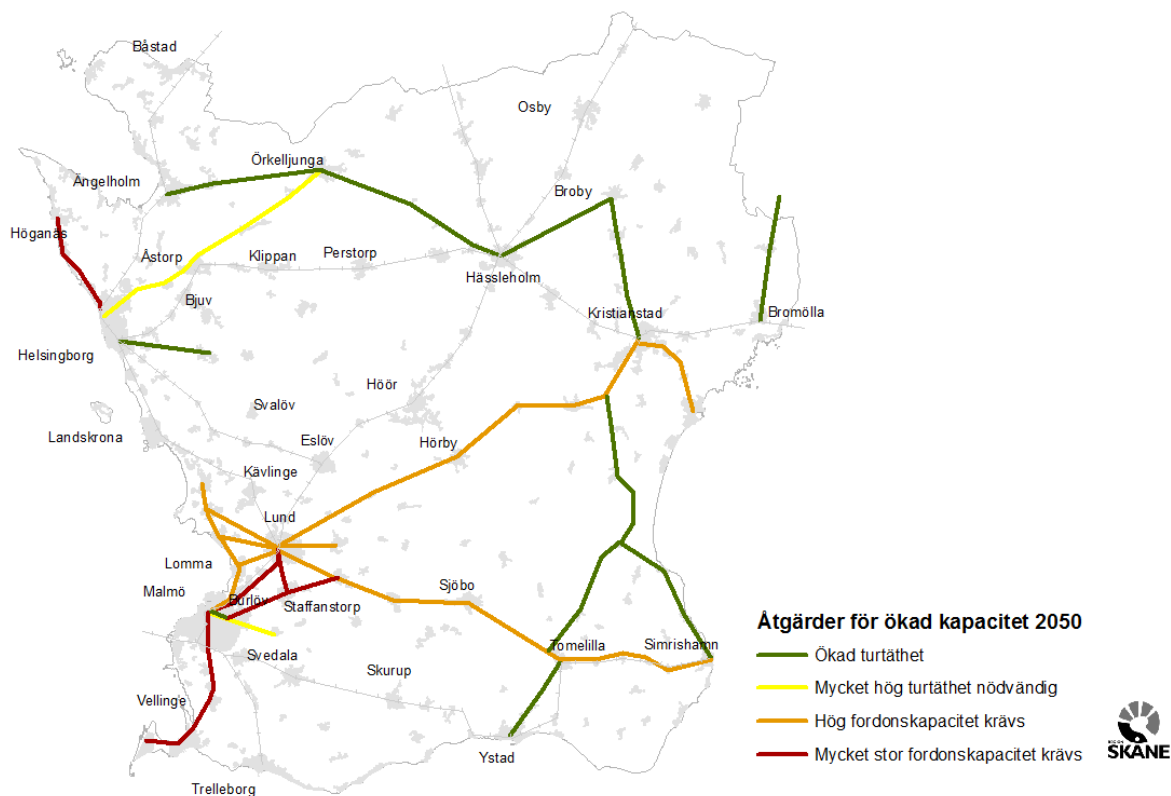
Genom att jämföra kapacitetsbehovet med stråkets nuvarande turtäthet har åtgärdsbehoven i stråken översiktligt bedömts. I stråk som i dagsläget har lägre turutbud kan ett utökat turutbud vara en tillräcklig åtgärd. Andra stråk har redan idag så högt turutbud att fler turer inte är tillräckligt utan endast riskerar att bussarna står i vägen för varandra. Detta är först och främst aktuellt i stråken Malmö-Lund och Malmö-Vellinge-Näset. I dessa stråk är mycket kapacitetsstarka fordon (t ex spårväg), alternativt nya linjer i andra sträckningar en förutsättning för att resenärerna ska få plats. Även i ett par andra stråk riskerar kapacitetsgränsen ha nått till 2030 och åtgärder i form av mer kapacitetsstarka bussar kan behövas. Detta gäller Helsingborg-Höganäs, Malmö-Staffanstorp-Dalby och Staffanstorp-Lund.



Figur 13: Åtgärder för utökad kapacitet 2030. Källa: Vidare analyser av kapacitetsberäkningar genomförda inom projektet: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Antagande om utökad turtäthet upp till var femte minut har antagits. I stråk med behov av ännu högre turtäthet utifrån kapacitetsbehov bedöms vara stråk med behov av högre fordonskapacitet.

15 Åtgärder för utökad kapacitet 2050

Motsvarande kapacitetsanalys har gjorts för stråken 2050, förutsatt att Region Skånes antagna färdmedelsmål för 2050 ska nås. I detta längre perspektiv tillkommer ännu fler stråk där kapacitetsförstärkande åtgärder i form av spårvägar, ny linjer och/eller mer kapacitetsstarka bussar kommer behövas.



Figur 14: Åtgärder för utökad kapacitet 2050. Källa: Vidare analyser av kapacitetsberäkningar genomförda inom projektet: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Antagande om utökad turtäthet upp till var femte minut har antagits. I stråk med behov av ännu högre turtäthet utifrån kapacitetsbehov bedöms vara stråk med behov av högre fordonskapacitet.

16 Regionbuss- stråk för stråk

1 Malmö-Lund (buss)

Syfte: Stråket syfte är att knyta ihop de två tillväxtmotorerna Malmö och Lund. Busstrafikens syfte i stråket är främst att genom direktförbindelser till bland annat nordöstra Lund fungera som ett komplement till tågtrafiken. I stråket trafikerar sex busslinjer där vissa är direktförbindelser mellan tillväxtmotorerna medan andra linjer syftar till att ge resmöjligheter även för orter längs vägen. Stråket är ett typiskt arbetspendlingsstråk vilket visar sig i låg andel fritidsresande.				
Idag	Linjer som trafikerar:	130, 131, 169, 170, 171 och SKE1	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	16 200 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	58 000
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	ca varannan minut	Restidskvot arbetsresor:	Medelgod
	Helgresande:	Låg andel	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Låg andel	Dagens marknadsandel:	>50 % (inkl tåg)
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	>50 % (inkl tåg)		
	Kapacitetsbehov 2030:	< 10 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Nya linjer eller fordon krävs		
	Brister i basutbud:	Inga		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Bussgata Stockholmsvägen, ny trafikplats Lund Ideon, Ombyggnad av trafikplats Lund S kan bli positiv för kollektivtrafiken beroende på val av utformning.	
		-		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Ev. ny busslinje linje Malmö-Nordöstra Lund		
	Stråkets utveckling:	- Högt prioriterat stråk på grund av stora resandevolymer vilket innebär att satsningar i stråket gynnar många - Stora flöden vilket ger stor kapacitetsbrist 2030 även vid små ökningar i marknadsandel. Satsningar krävs således på linjer i nya relationer och/eller mer kapacitetsstarka fordon. - Fortsatt utveckling av busstrafiken som komplement till tågtrafiken. - Bättre framkomlighet behövs för busstrafiken på E22 - Framkomlighetsåtgärder inne i Malmö och Lund extra prioriterat		

2 (Malmö-)Lund-Hörby-Kristianstad

Syfte: Stråkets syfte är i första hand att skapa resmöjligheter för i första hand de större orterna Hörby och Tollarp. Hörby är stråkets knutpunkt där byten möjliggörs såväl mellan Skåneexpressen 1 och 2 samt till tvärgående linjer mot Höör och Sjöbo.

Idag	Linjer som trafikerar:	SKE1, SKE2 och 556	Potential för nya arbetspendlare:	Medel
	Dagens resande:	2 800 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	19 500
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Var 15:e minut (Hörby-Lund och Hörby-Malmö)	Restidskvot arbetsresor:	Medelgod
	Helgresande:	Medel/Låg andel	Restidskvot fritidsresor:	Medelgod
	Sommarresande:	Medel/Låg andel	Marknadsandel idag:	>50 % (inkl tåg)
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	>50 % (inkl tåg)		
	Kapacitetsbehov 2030:	< 10 % - satsningar på utökat turutbud tillräckligt		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	SKE1- Öppettider vardagkvällar, lördagar och söndagar		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Framkomlighetsåtgärder Hörby, påfart Osbyholm, framkomlighetsåtgärder infarten till Kristianstad	
		-	Utbyggnad motorväg E22 (förbi Linderöd och Sätaröd-Vä)	
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Superbusskoncept Malmö/Lund-Kristianstad (infrastrukturåtgärder)		
	Stråkets utveckling:	- Stråket har hög marknadsandel för tåg men behöver öka busstrafikens marknadsandel - Stråkets potential att få fler att välja busstrafiken bekräftas i lågt resande per invånare i stråkets orter samt i potentialanalysen för arbetspendlare. - Flera motorvägshållplatser i stråket som ställer högre krav på trygghet, tillgänglighet och attraktivitet. - Framkomlighetsåtgärder i Hörby, Kristianstad, Lund och Malmö krävs för att öka kollektivtrafikens attraktivitet - Relativt god kapacitet i stråket som möjliggör ökat resande genom ökat turutbud.		

3 Lund-S Sandby

Syfte: Stråket syftar till att knyta ihop orten Södra Sandby med Lund. Ett typiskt pendlingsstråk vilket visar sig i låg andel resande på helgen och sommartid.				
Idag	Linjer som trafikerar:	166, 155	Potential för nya arbetspendlare:	God
	Dagens resande:	3 600 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	27 500
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Var 10:e minut	Restidskvot arbetsresor:	God
	Helgresande:	Låg andel	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Låg andel	Marknadsandel idag:	31-40 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	51-100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Mycket hög turtäthet krävs		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardagar- morgon		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Framkomlighetsåtgärder Lund Norra. Åtgärder Getingevägen i Lund som har potential att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.	
		-		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur. • Potentialen att få fler att välja busstrafiken bekräftas i lågt resande per invånare i Södra Sandby samt i potentialanalysen för arbetspendlare. • Restidskvoten till centrala Lund bör förbättras genom framkomlighetsåtgärder • Genom minskad restid till centrala Lund kan stråket få en ökad betydelse även för fritidsresande • Resandeutveckling mot målet i stråket innebär stor kapacitetsbrist • Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma		

4 Lund-Staffanstorp

Syfte: Stråket syftar till att knyta ihop orten Staffanstorp med Lund. Stråket är ett typiskt pendlingsstråk vilket visar sig i låg andel resande på helgen och sommartid.				
Idag	Linjer som trafikerar:	166, 167	Potential för nya arbetspendlare:	God
	Dagens resande:	2 800 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	24 400
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Var 10:e minut	Restidskvot arbetsresor:	God
	Helgresande:	Låg andel	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Låg andel	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	51-100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Högre fordonskapacitet krävs		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardagar- morgon		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Framkomlighetsåtgärder Lund Norra. Ombyggnad av trafikplats Lund S kan bli positiv för kollektivtrafiken beroende på val av utformning.	
		-	Ny 2+1-väg (väg 108) skapar förbättrad framkomlighet för biltrafiken. Ombyggnad av trafikplats Lund S kan bli positiv för kollektivtrafiken beroende på val av utformning.	
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur. • Stora åtgärder krävs för att öka stråkets idag låga marknadsandel • Potentialen att få fler att välja busstrafiken bekräftas i lågt resande per invånare i Staffanstorp samt i potentialanalysen för arbetspendlare. • Genom minskad restid till centrala Lund kan stråket få en ökad betydelse även för fritidsresande • Framkomlighetsåtgärder för minskad restid • Resandeutveckling mot målet i stråket innebär stor kapacitetsbrist • Kapacitetsbristen 2030 kan kräva satsningar på högre fordonskapacitet		

5 Lund-Sjöbo-Simrishamn

Syfte: Stråket syftar till att knyta ihop sydöstra Skåne med tillväxtmotorn Lund. Eftersom såväl Simrishamn och Tomelilla har tågförbindelse mot Malmö så utgör framförallt orterna Dalby och Sjöbo ett stort underlag till stråket. SKE5 viktig funktion för sommarresande.				
Idag	Linjer som trafikerar:	SKE5, 160, 161	Potential för nya arbetspendlare:	Medel
	Dagens resande:	4 900 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	26 700
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Simrishamn: var 60:e minut Dalby, Sjöbo: ca var 10:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Medel/Låg andel	Restidskvot fritidsresor:	God
	Sommarresande:	Medel/Låg andel	Marknadsandel idag:	31-40 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	31-40 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	10-50 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Mycket hög turtäthet krävs		
	Brister i basutbud:	SKE5- turutbud helgtrafik		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Snabbare körväg i Tomelilla, förbättrad framkomlighet i cirkulationsplats i Gärsnäs, framkomlighetsåtgärder i cirkulationsplats Dalby väg 11.	
		-	Ombyggnad av väg 11 ger framkomlighetsåtgärder för biltrafiken	
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Superbusskoncept Malmö-Sjöbo-Simrishamn		
	Stråkets utveckling:	- Något lägre potential än andra stråk då det är ett stråk med redan relativt hög marknadsandel som passerar orter med högt resande per invånare. - SkåneExpressen 5 har viktig funktion för sommarresande som bör bevaras och utvecklas. - Minskad restid i stråket behövs dock och gynnar såväl målet om ökad geografisk tillgänglighet som ökad marknadsandel - God potential att få nya arbetspendlare i stråket men kortare restider krävs, framförallt för arbetsresor - Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma		

6 Malmö-Staffanstorp-Sjöbo

Syfte: Stråket syftar till främst till att knyta ihop Staffanstorp, Dalby och Sjöbo med tillväxtmotorn Malmö.				
Idag	Linjer som trafikerar:	SKE8, 172, 174, 175	Potential för nya arbetspendlare:	Medelgod
	Dagens resande:	4 000 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	19 800
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Dalby, Staffanstorp: ca var 10:e minut Sjöbo: ca var 20:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Medel/Låg andel	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Medel/Låg andel	Marknadsandel idag:	16-25 %,
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	31-40 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	10-50 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Högre fordonskapacitet krävs		
	Brister i basutbud:	Linje 174- öppettider vardag och helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Cirkulationsplats utanför Staffanstorp (bra eller dålig?)	
		-	Cirkulationsplats utanför Staffanstorp (bra eller dålig?)	
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Superbusskoncept Malmö-Sjöbo		
	Stråkets utveckling:	- Minskade restider krävs för såväl arbetsresor som fritidsresor i stråket - Störst potential att öka resandet från Staffanstorp där bussresandet idag är lågt per invånare och marknadsandelen som lägst - Delen Malmö-Staffanstorp behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur. - Överlag god kapacitet i stråket men närmst Malmö uppstår kapacitetsbehov 2030 vilket kan kräva mer kapacitetsstarka fordon.		

7 Malmö-Bara

Syfte: Stråket syftar till att knyta ihop orten Bara med tillväxtmotorn Malmö.				
Idag	Linjer som trafikerar:	142, 148 (endast begränsad helgtrafik)	Potential för nya arbetspendlare:	Medel
	Dagens resande:	1 500 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	8 600
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Var 15:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Medel/hög	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande	Medel/låg	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	31-40 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	>100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	Linje 142- öppettider helger		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	Saknas		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	- Kraftiga åtgärder krävs i stråket för att öka kollektivtrafikens idag låga marknadsandel - Minskade restider krävs för alla typer av resor - Mycket stort kapacitetsbehov till 2030 men kan åtgärdas med ökad turtäthet - Kapaciteten behöver öka kraftigt i stråket men kan åtgärdas med ökat turutbud.		

8 Malmö-Vellinge-Näset

Syfte: Stråkets syfte är i första hand att knyta ihop Vellinge, Höllviken och näset med tillväxtmotorn Malmö.				
Idag	Linjer som trafikerar:	100, 146, 150, 151 och 300	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	10 000 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	39 500
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Vellinge: var 5:e minut Falsterbo: var 10:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Medel/hög	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Medel/hög	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	>100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Högre fordonskapacitet nödvändig		
	Brister i basutbud:	Inga brister		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Extra körfält E6 förutsatt att det blir dedikerat för busstrafiken, reversibelt körfält för buss söder om Höllviken, flytt av hållplatser ut till väg 100	
		-	Förlängda avfartssträckor väg 100, trafikplats Kungstorp	
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Superbusskoncept Malmö-Vellinge-Näset		
	Stråkets utveckling:	- Högt prioriterat stråk på grund av stora resandevolymer vilket innebär att satsningar i stråket gynnar många - Behov av spårvägskapacitet 2030 om stråket ska utvecklas mot målet. - Bevara och utveckla stråkets funktion för såväl pendlingsresor som helg- och sommarresande - Stora behov av restidsminskningar i stråket för såväl arbetsresor som fritidsresor		

9 Malmö-Lomma-Bjärred-Löddeköpinge-Hofterup

Syfte: Stråket syftar till att knyta ihop orterna Lomma, Bjärred, Löddeköpinge och Hofterup med tillväxtmotorn Malmö.				
Idag	Linjer som trafikerar:	126, 132, 133, 134 och 138	Potential för nya arbetspendlare:	Medel
	Dagens resande:	4 700 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	27 100
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Bjärred: var 10-15:e minut Lomma: var 20:e minut Hofterup: drygt var 30:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Medel/hög	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Medel/låg	Marknadsandel idag:	26-30 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	<10 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Mycket hög turtäthet krävs		
	Brister i basutbud:	Linje 126-öppettider vardag och helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Bussramper i trafikplats Lomma. Ny pågatågstrafik till Lomma, ny hållplats i Flädie med koppling till tåget	
		-		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Pågatågstrafik Malmö-Lomma-Kävlinge		
	Stråkets utveckling:	- Planerad pågatågstrafik i stråket innebär stor potential för ökad marknadsandel framförallt Lomma-Malmö - Orter längs stråket med få påstigande per invånare indikerar en potential i stråket - Utveckling av stråket som komplement till tågtrafiken - Ökad tydlighet och minskade restider i stråket behövs för kvarvarande busstrafik - Restidskvoter behöver förbättras för såväl arbetsresor som fritidsresor vilket bör kunna uppnås när tågtrafik öppnar i stråket - Kapacitetsbehovet 2030 visar på att mycket hög turtäthet är nödvändig. Planerad pågatågstrafik i stråket är därmed en välkommen åtgärd i riktning mot stråkets målbild.		

10 Lund-Lomma

Syfte: Stråket syftar till att knyta ihop orten Lomma med tillväxtmotorn Lund. Stråket är ett typiskt pendlingsstråk med låg andel fritidsresande.				
Idag	Linjer som trafikerar:	139	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	2 100 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	6 800
	Stråkets samlade turtäthet i högttrafik:	Var 10:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Medelgod
	Helgresande:	Medel/låg	Restidskvot fritidsresor:	Medelgod
	Sommarresande:	Medel/låg	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	>100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Mycket hög turtäthet krävs		
	Brister i basutbud:	Öppettider söndagar		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	Saknas		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur. • Stråket har idag en låg marknadsandel men har med sin närhet till Lund och sitt redan goda trafikutbud finns en potential till en hög marknadsandel • Kraftigt ökad marknadsandel innebär stor resandeutveckling och ökning av turutbud krävs för att inrymma resenärerna. • Arbetsresandet i stråket tycks välutvecklat men potentialen att få fler fritidsresenärer är stor • Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma		

11 Lund-Bjärred-Löddeköpinge

Syfte: Stråket syftar till främst till att knyta ihop orterna Bjärred och Löddeköpinge med tillväxtmotorn Lund.				
Idag	Linjer som trafikerar:	137	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	2 800 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	11 400
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Var 10:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Medel/hög	Restidskvot fritidsresor:	Medelgod
	Sommarresande:	Lågt	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	51-100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Mycket hög turtäthet krävs		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardagar		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+		
		-	Ökad kapacitet i trafikplats Flädie	
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	• Stråket behöver ses över som helhet med trafikering kopplat till infrastruktur. • Med sin närhet till Lund och sitt redan goda trafikutbud finns potential till en hög marknadsandel • Stråkets låga påstigande i förhållande till invånare indikerar på en potential att öka resandet i stråket • Kraftigt ökad marknadsandel krävs • Mycket hög turtäthet krävs 2030 och kapacitetsbristen kan trots det uppkomma		

12 Helsingborg-Bårslöv-Ekeby

Syfte: Stråket syftar till att knyta ihop orten Ekeby med tillväxtmotorn Helsingborg.				
Idag	Linjer som trafikerar:	297	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	1 300 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	6 000
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	Var 30:e minut	Restidskvot arbetsresor:	God
	Helgresande:	Medel/låg	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Medel/låg	Marknadsandel idag:	16-25%
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	31-40%		
	Kapacitetsbehov 2030:	10-50 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardag och helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	Saknas		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	• Stråkets restidskvot till centrum behöver minska för att öka attraktiviteten vid fritidsresor • Behov av översyn av stråket med syfte att minska restiderna • Kapacitetsbehov uppstår i maxtimmen och kan åtgärdas med högre turtäthet		

13 Helsingborg-Höganäs

Syfte: Stråket syftar i första hand till att knyta ihop orterna Högnäs och Viken med tillväxtmotorn Helsingborg. Stråket knyter också Helsingborg till den turisttäta orten Mölle.				
Idag	Linjer som trafikerar:	220, 222	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	5 400 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	23 500
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	ca var 7:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Medelgod
	Helgresande:	Betydande andel	Restidskvot fritidsresor:	God
	Sommarresande:	Medel/hög	Marknadsandel idag:	26-30 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	51-100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Högre fordonskapacitet krävs		
	Brister i basutbud:	Inga brister		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken i Höganäs, ny körväg med koppling Maria Station, framkomlighetsåtgärder i Helsingborg. Framkomlighetsåtgärder i Viken samt in- och utfarter till Viken.	
		-		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Superbusskoncept Helsingborg-Höganäs.		
	Stråkets utveckling:	- Högt prioriterat stråk på grund av stora resandevolymer vilket innebär att satsningar i stråket gynnar många. - Bevara och utveckla stråkets funktion för helg och sommarresande. - Stort kapacitetsbehov 2030 vilket kräver mer kapacitetsstarka fordon om stråket ska utvecklas i riktning mot målet.		

14 Ängelholm-Örkelljunga-Hässleholm

Syfte: Stråket syftar till att skapa en tvärförbindelse genom Skåne och koppla orten Örkelljunga till såväl den närliggande kommunhuvudorten Ängelholm som till Hässleholm/Kristianstad. Även om stråket möjliggör en tvärförbindelse så används det idag i första hand för kortare resor mot Hässleholm respektive Ängelholm.				
Idag	Linjer som trafikerar:	511	Potential för nya arbetspendlare:	Hög
	Dagens resande:	800 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	5 900
	Stråkets samlade turtäthet i högttrafik:	ca var 60:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Medelgod
	Helgresande:	Medel/hög	Restidskvot fritidsresor:	God
	Sommarresande:	Medel/hög	Marknadsandel idag:	< =15 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	26-30 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	>100%		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardag och helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	Saknas		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	• Volymmässigt är stråket ett av de minsta och det med sämst turtäthet bland de regionalt viktiga stråken • Det tycks finnas potential att öka arbetspendlingen i stråket • Stråkets förhållandevis höga andel helg- och sommarresande visar på ett behov att bevara och utveckla stråkets funktion för fritidsresande • Stråkets idag mycket låga marknadsandel kräver stora insatser för att nå upp till målbilden • En resandeutveckling mot målet innebär en mycket stor resandeutveckling till 2030. Kapacitetsbehovet åtgärdas genom ökad turtäthet.		

15 Helsingborg-Örkelljunga

Syfte: Stråket syftar till att koppla orten Örkelljunga till tillväxtmotorn Helsingborg. Stråket kopplar även till Markaryd genom koppling till linje 521 i Örkelljunga.				
Idag	Linjer som trafikerar:	SKE10	Potential för nya arbetspendlare:	Hög
	Dagens resande:	800 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	6 600
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	ca var 30:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Hög	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Medel/hög	Marknadsandel idag:	<15%
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	26-30 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	>100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardag och helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	Framkomlighetsåtgärder centrala Helsingborg		
	Planerade/diskuterade trafiksåtsningar i stråket:	Superbusskoncept Örkelljunga-Helsingborg		
	Stråkets utveckling:	• Åtgärder krävs för att öka stråkets idag mycket låga marknadsandel • Stråkets målbild kan vara för högt ställd med tanke på glappet i förhållande till dagens marknadsandel • Goda restider för biltrafiken i stråket ger stora utmaningar med dålig restidskvot för såväl arbetsresor som fritidsresor i stråket. Stora åtgärder krävs därmed för att kollektivtrafikens attraktivitet ska öka. • Stråket har en låg marknadsandel och potentialen indikerar att det finns en potential att hitta fler arbetspendlare i stråket. • Kapacitetshöjande åtgärder i form av utökad turutbud krävs för att rymma tillkommande resenärer.		

16 Kristianstad-Broby

Syfte: Stråket syftar till att koppla ihop Östra Göinge med tillväxtmotorn Kristianstad. Stråket går dessutom vidare till Osby i norr där tågkoppling finns för vidare resa med tåg mot Älmhult. Stråket möjliggör dessutom resande mellan flera större orter längs stråket.				
Idag	Linjer som trafikerar:	545	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	3 200 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	14 000
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	ca var 10:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Medel/låg	Restidskvot fritidsresor:	God
	Sommarresande:	Medel/hög	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	31-40%		
	Kapacitetsbehov 2030:	51-100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardagar		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Bussgata i Broby, Kristianstadslänken etapp 3	
		-		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Superbusskoncept Kristianstad-Osby		
	Stråkets utveckling:	- Stråkets restidskvot till centrala Kristianstad är god men för arbetsresor är inte restiderna lika gynnsamma - Stråket har kapacitetsbehov redan idag och åtgärder i utökat turutbud krävs till 2030 för att stråket ska utvecklas i enlighet med marknadsandelsmålet.		

17 Hässleholm-Broby

Syfte: Stråket syftar till att koppla ihop Östra Göinge med tillväxtmotorerna Lund och Malmö genom tågkoppling i knutpunkten Hässleholm. Genom koppling med linje 545 i Broby möjliggörs resmöjligheter till Hässleholm även från Knislinge.

Idag	Linjer som trafikerar:	542	Potential för nya arbetspendlare:	Hög
	Dagens resande:	500 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	3 900
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	ca var 30:e minut	Restidskvot arbetsresor:	God
	Helgresande:	Hög	Restidskvot fritidsresor:	God
	Sommarresande:	Medel/låg	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	31-40 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	<10%		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	Öppettider vardag och helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Ny överfart över väg 23 med bussgata i Stoby	
		-		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Ändrad körväg via Stoby i samband med ny överfart och bussgata i Stoby		
	Stråkets utveckling:	- Stråkets goda restidskvoter och höga potential att fånga nya arbetspendlare tyder på en potential att locka nya resenärer till stråket - Inga större kapacitetsbehov kan ses i stråket men kapacitetsbehovet kan komma att öka när även Stoby trafikeras.		

18 Bromölla-Olofström

Syfte: Stråket syftar till att koppla ihop Olofström med Bromölla och genom tågkoppling i Bromölla möjliggöra vidare resor mot Skånes tillväxtmotorer. I Olofström kopplar stråket även mot linje 562 mot Lönsboda och Älmhult. Stråket är ett tydligt pendlingsstråk med låg andel fritidsresande.				
Idag	Linjer som trafikerar:	561	Potential för nya arbetspendlare:	Medel
	Dagens resande:	900 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	4 200
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	ca var 30:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Medelgod
	Helgresande:	Medel/låg andel	Restidskvot fritidsresor:	Dålig
	Sommarresande:	Låg andel	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	26-30 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	<10 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	Öppettider helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	Saknas		
	Planerade/diskuterade trafiksåtsningar i stråket:	Saknas		
	Stråkets utveckling:	• Stråket har idag låg marknadsandel och åtgärder krävs för att locka nya resenärer • Stråket låga restidskvot till centrum av Bromölla om stråket ska kunna utvecklas och även få upp ett fritidsresande • Översyn av stråket för minskad restid och ökad tydlighet behövs • Stråket har relativt god kapacitet och klarar en resandeökning mot marknadsandelsmålet med ökad turtäthet		

19 Kristianstad-Åhus

Syfte: Stråket syftar till att koppla ihop Åhus med tillväxtmotorn Kristianstad. I Kristianstad finns dessutom möjligheten att via Skånebanan ta sig vidare till övriga tillväxtmotorer i Skåne. Betydande helgresande och resande sommartid visar på ett stråk med tydlig betydelse även för fritidsresande.				
Idag	Linjer som trafikerar:	551	Potential för nya arbetspendlare:	Lägre
	Dagens resande:	2 700 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	12 100
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:	ca var 9:e minut	Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Betydande andel	Restidskvot fritidsresor:	Medelgod
	Sommarresande:	Hög andel	Marknadsandel idag:	16-25 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	41-50 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	>100 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Mycket hög turtäthet krävs		
	Brister i basutbud:	Inga brister		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+		
		-	Förbättrad framkomlighet längs 118 för biltrafiken genom utbyggnad till 2+1-väg	
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:			
	Stråkets utveckling:	• Bevara och utveckla stråkets funktion för såväl pendlingsresor som fritidsresor • Stråkets restidskvot behöver förbättras om marknadsandelen ska öka • Stråkets kapacitetsbehov är stort till 2030 och större spridning av resandet under högtrafiktimmarna krävs för att inte ökad fordonskapacitet ska krävas.		

20 Kristianstad-Simrishamn/Ystad

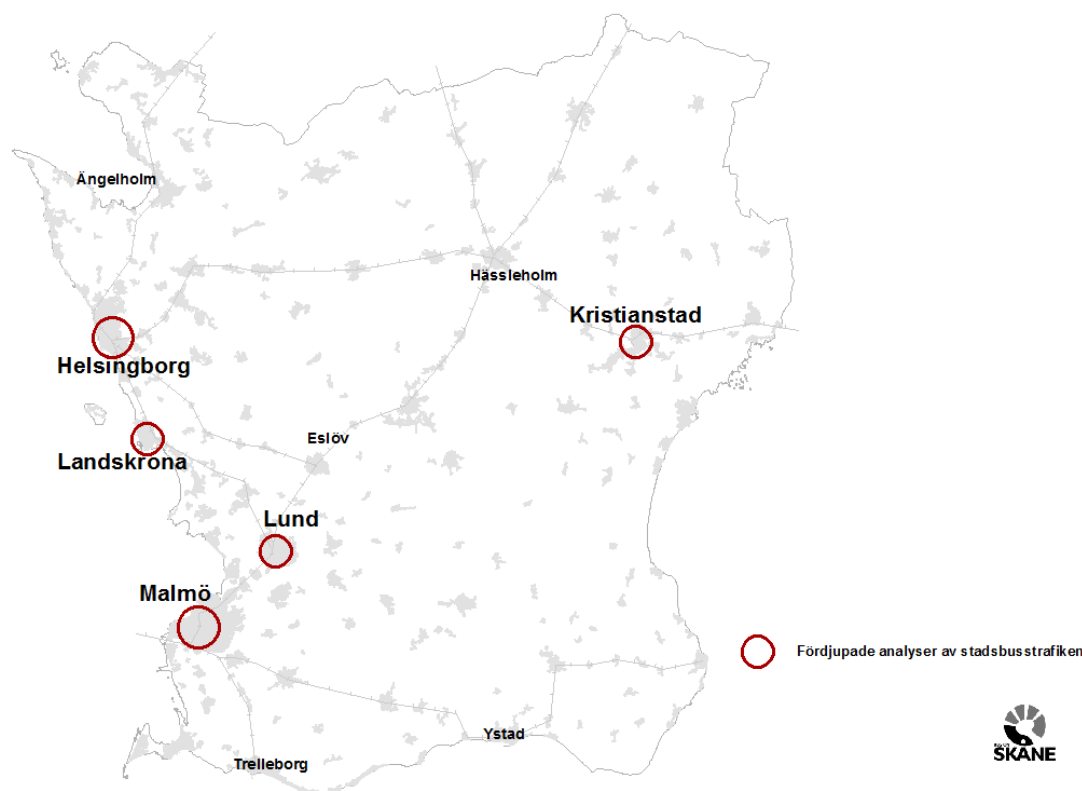
Syfte: Stråket syftar till att skapa en tvärförbindelse i Skåne genom att koppla ihop Österlen med tillväxtmotorn Kristianstad. Genom Skåneexpressen 4 kopplas den regionala kärnan Ystad ihop med Kristianstad medan Skåneexpressen 3 möjliggör en koppling till Kristianstad även för Simrishamn. Till funktion är dock stråket i högre grad resandet i kortare relationer, framförallt närmre Kristianstad men även mellan och inom kommunerna på Österlen.

Idag	Linjer som trafikerar:	SKE3, SKE4	Potential för nya arbetspendlare:	Hög
	Dagens resande:	2 300 påstigande	Potentiella arbetsresor per dag:	7 800
	Stråkets samlade turtäthet i högtrafik:		Restidskvot arbetsresor:	Dålig
	Helgresande:	Hög andel	Restidskvot fritidsresor:	Medelgod
	Sommarresande:	Hög andel	Marknadsandel idag:	<=15 %
Mål och behov	Målbild marknadsandel:	31-40 %		
	Kapacitetsbehov 2030:	<10 %		
	Kapacitetsåtgärd 2030:	Ökad turtäthet		
	Brister i basutbud:	SKE3 och SKE4- öppettider vardag och helg		
Åtgärder och utveckling	Planerade/diskuterade infrastrukturåtgärder som kan påverka marknadsandelen:	+	Hållplats väg 9 utanför Kivik, bättre framkomlighet i korsningen väg 9/19, Bättre framkomlighet i Simrishamn, ny körväg i Tomelilla	
		-		
	Planerade/diskuterade trafiksatsningar i stråket:	Superbusskoncept Kristianstad-Simrishamn/Ystad		
	Stråkets utveckling:	• Stort glapp mellan dagens marknadsandel och stråkets målbild kräver stora insatser för att öka stråkets attraktivitet • Stråket har en viktig funktion för fritidsresande som bör bevaras och utvecklas • Minskade restider behövs för främst arbetsresor • Stråket har en relativt god kapacitet och resandeökningen går därmed att möta med ökad turtäthet i stråket.		

17 Stadsbusstrafiken

Metod och avgränsningar

Potential och inriktning för den framtida utvecklingen av stadsbusstrafiken i Skåne har översiktligt studerats för samtliga skånska städerna med stadsbuss. I större städer (markerade i kartan) har mer detaljerade analyser för olika stråk genomförts.



Figur 15: Städer med stadsbusstrafik i Skåne som ingått i fördjupade analyser.

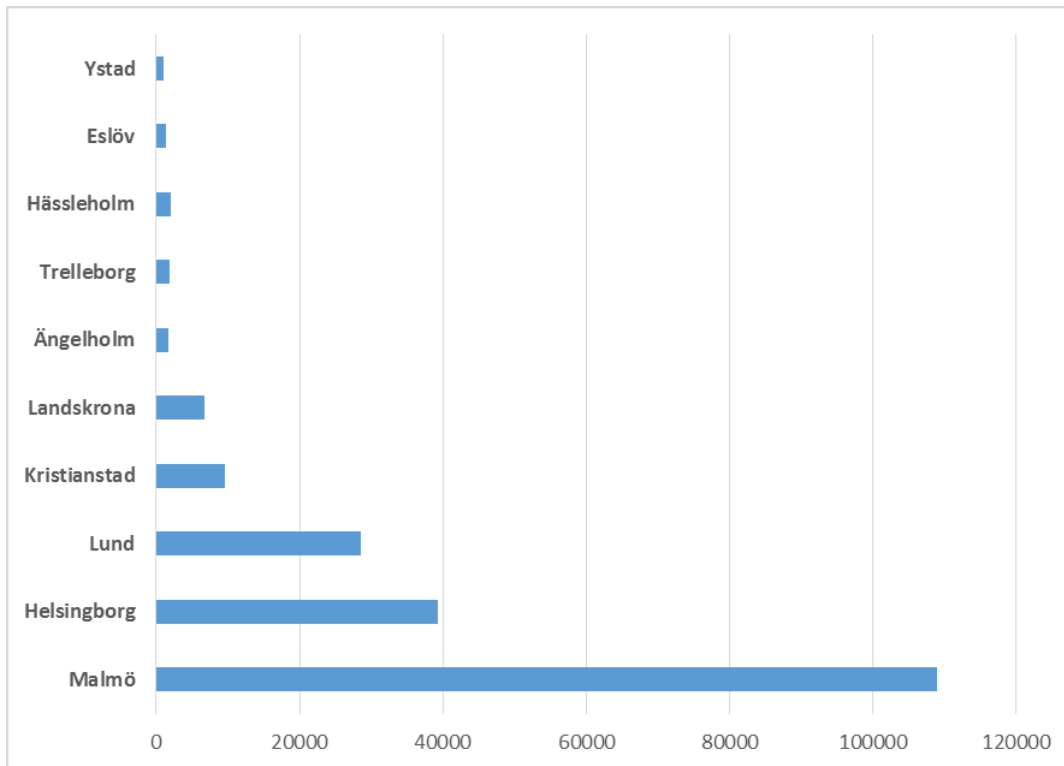
Eftersom kapacitetsanalysen har utgått från respektive stråks totala resande oavsett riktning är det förenklade resultat som redovisas. Kapacitetsberäkningarna har därmed förenklats till att studera linjernas totala påstigande och sittplatser under högtrafik. Eftersom resandet i stadsbuss är mer komplext och många resenärer endast åker delsträckor ges därmed ingen absolut sanning. Samtliga studerade linjer har dock hanterats på precis samma sätt vilket bör kunna ge en indikation på nuläge och behov städer och linjer emellan. Varje resultat måste dock sättas i ett sammanhang och en helhet innan rätt åtgärder kan bedömas. Viktigt att ha med sig att analyser och även presentationen av resultaten har gjorts för varje linje som helhet. Detta innebär att hela linjen pekas ut som linje med t ex kapacitetsbrist även om den verkliga bristen kan beröra delsträckor.

Samtlig resandestatistik kommer från Skånetrafiken men källor för respektive stad kan variera beroende på vilken statistik som funnits tillgänglig. För Malmö utgår t ex statistiken från PASTA-räkningar från 2015 medan Helsingborg har APC-beräkningar⁴ som grund.

⁴ Automatic passenger Counting – automatiskt system ombord på fordonen som räknar resandet

Resandet i stadsbusstrafiken

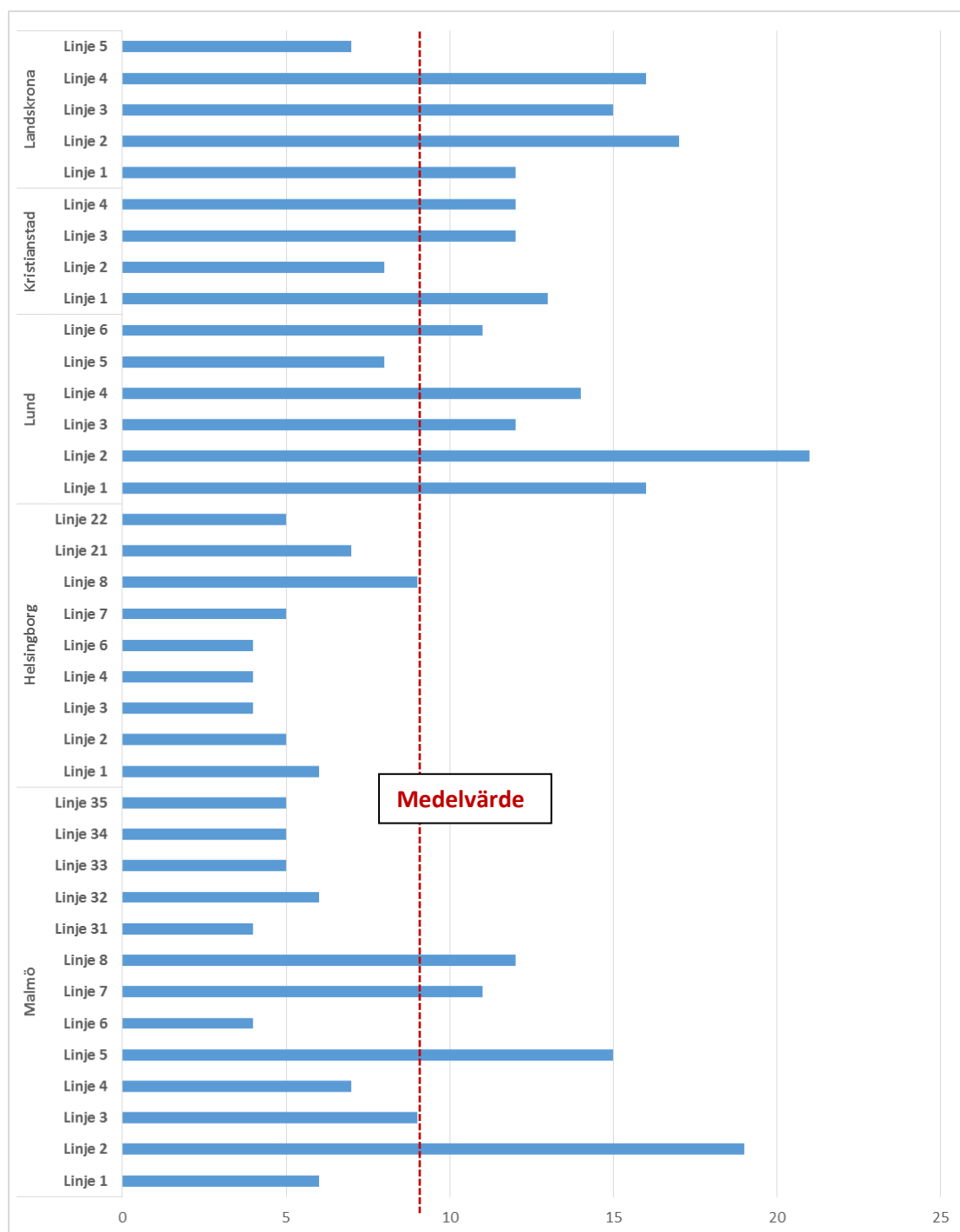
Stadsbusstrafiken består av en omfattande andel av det totala bussresandet i Skåne, där Malmö dominerar stort med över 150 000 resor varje vardagsdygn.



Figur 16: Resandet med stadsbuss i Skåne. Källa: Statistik från Skånetrafiken- bland annat PASTA-räkningar från 2015 och APC-beräkningar från 2017. Statistiken är sammanställd i rapporten: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).

Restidskvoter i större städer

Genom att i en modell analysera vilken färdväg och restid samtliga förvärvsarbetande skulle få (dörr till dörr) har restidskvoterna vid arbetsresor för varje stadsbusslinje kunnat beräknas. Generellt är variationen i restidskvot mellan linjer och städer stor. Landskrona och Lund sticker ut med restidskvoter klart över medel för nästan samtliga stadsbusslinjer. Sämst restidskvoter återfinns i Helsingborg. Eftersom restidskvoten beräknas utifrån resenärens totala restid inklusive bytesresor så uppnår linjer med tågkoppling lättare en bra restidskvot.

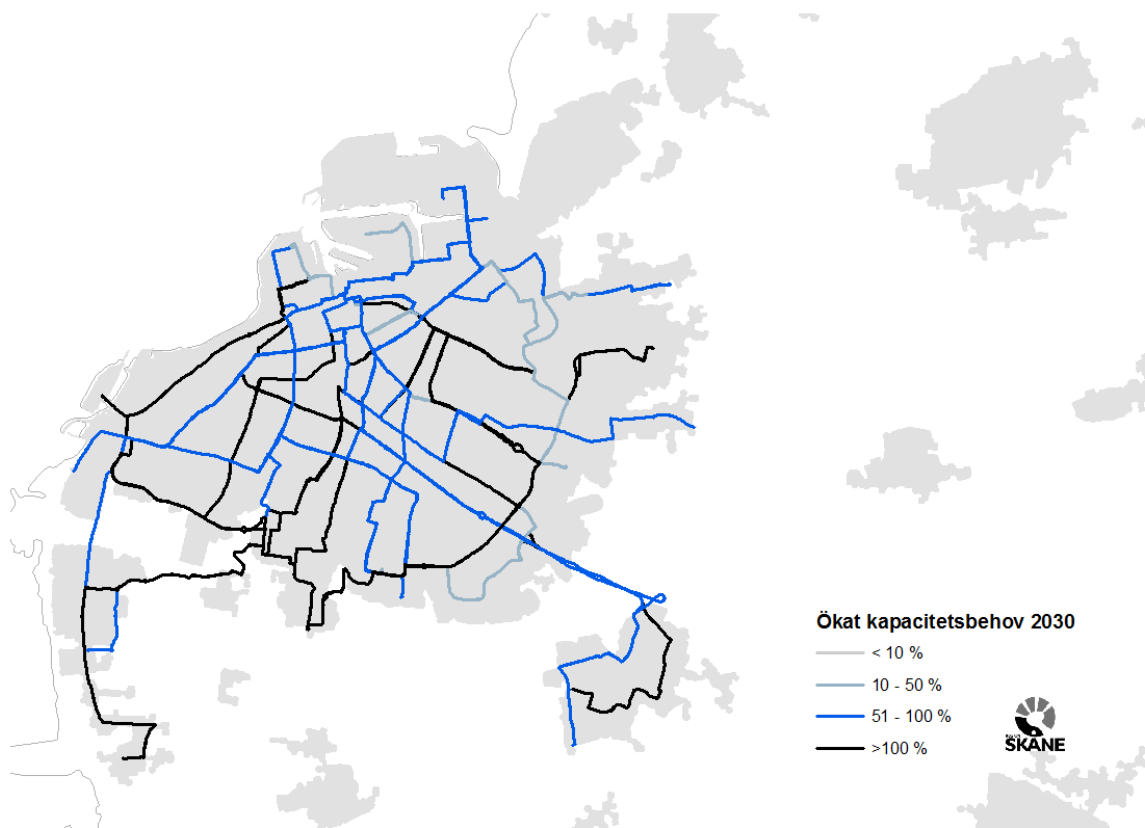


Figur 17: Andel potentiella arbetspendlare per stadsbusslinje som har en restidskvot till arbetet på maximalt 1,5.⁵

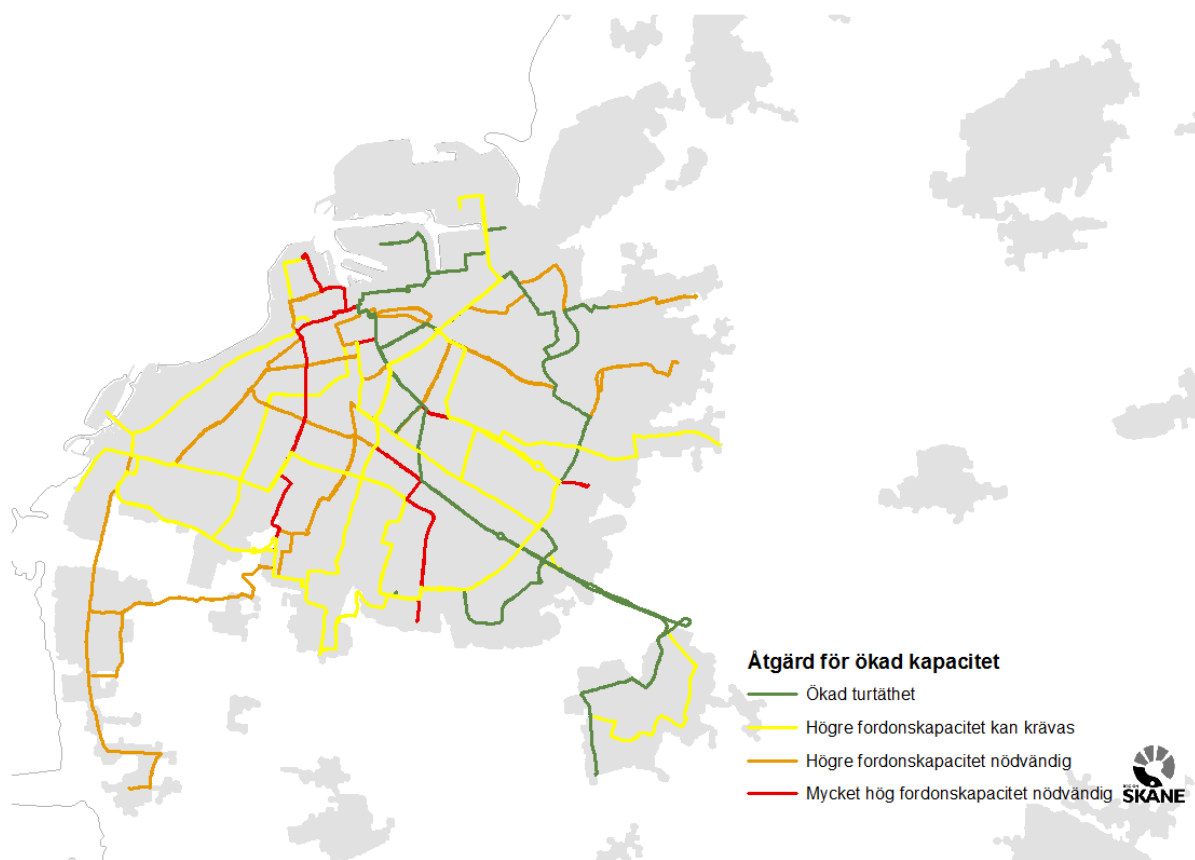
⁵ Källa: Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne (MOE-Tetraplan, 2017)

Studerade stadsbusslinjer	Linje 1-8, 31-15
Dagens resande:	151 000 ⁶ påstigande per vardag
Dagens marknadsandel (buss)	23 %
Målbild marknadsandel:	28 % marknadsandel
Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 8 och linje 5: Fordon med mycket hög kapacitetsbehov behövs- t ex spårvagn eller liknande fordon med hög kapacitet
Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 4, 3 och 6: Ökat kapacitetsbehov krävs
Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 1,2,7, 33, 34 och 35: Ökat kapacitetsbehov kan krävas
Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild:	Linje 31, 32: Ökad turtäthet krävs
Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):	Linje 2, 5, 7 och 8
Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):	Linje 6 och 31-35
Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:	MalmöExpressen linje 8
Planerade/diskuterade satsningar 2024-:	Åtgärder kopplade till Sverigeförhandlingen: Eldriven MalmöExpressen på linje 4,5,8 och 2. Elbussar linje 3,6,9 och 10
Gap mellan behov och planerade satsningar:	Resultaten indikerar på gap som kräver vidare analyser: • Räcker MalmöExpresser på linje 8 och 5 för att uppfylla kapacitetsbehovet? Spårväg kan krävas • Även kraftigt kapacitetsbehov på främst linje 4,3 och 6 där det krävs att planerade åtgärder möter de kapacitetsbehov som uppstår • Utöver större satsningar krävs stora resurser för utökad turtäthet
Generella slutsatser	Kapacitetsbehovet i Malmö är enormt kraftigt om marknadsandelsmålet ska uppnås. Analyserna pekar på att främst för linjerna 8, och 5 är kapacitetsbehovet så stort 2030 att inte ens stadsexpresser i tät trafik kommer vara tillräckligt i peaktid. Flera linjer i Malmö har också stora utmaningar med restidskvoter som inte är attraktiva nog för att på allvar kunna locka resenärer till kollektivtrafiken. Gapet är mycket stort mellan planerade satsningar som finns och de enorma kapacitetsbehov som uppkommer om målet ska uppnås.

⁶ Uppräkning för vardagsdygn baserat på PASTA-räkningar för fem vardagar 2015



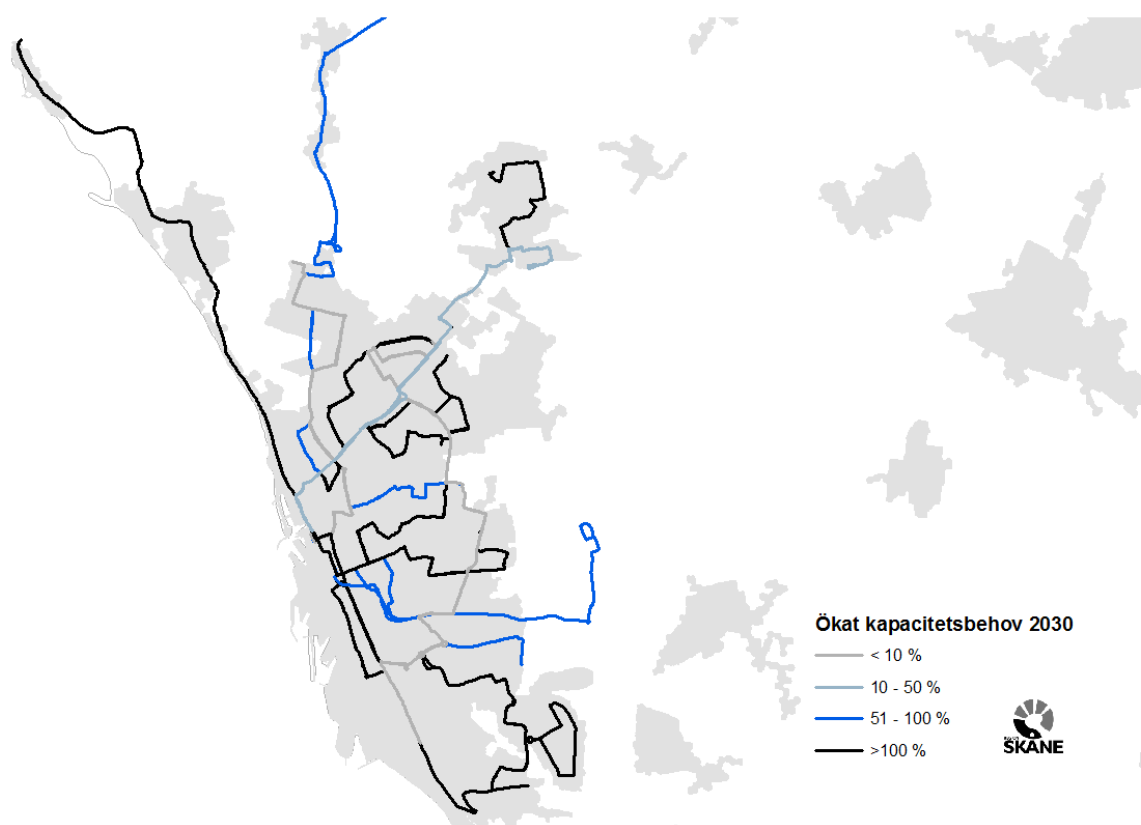
Figur 18: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Malmö. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).



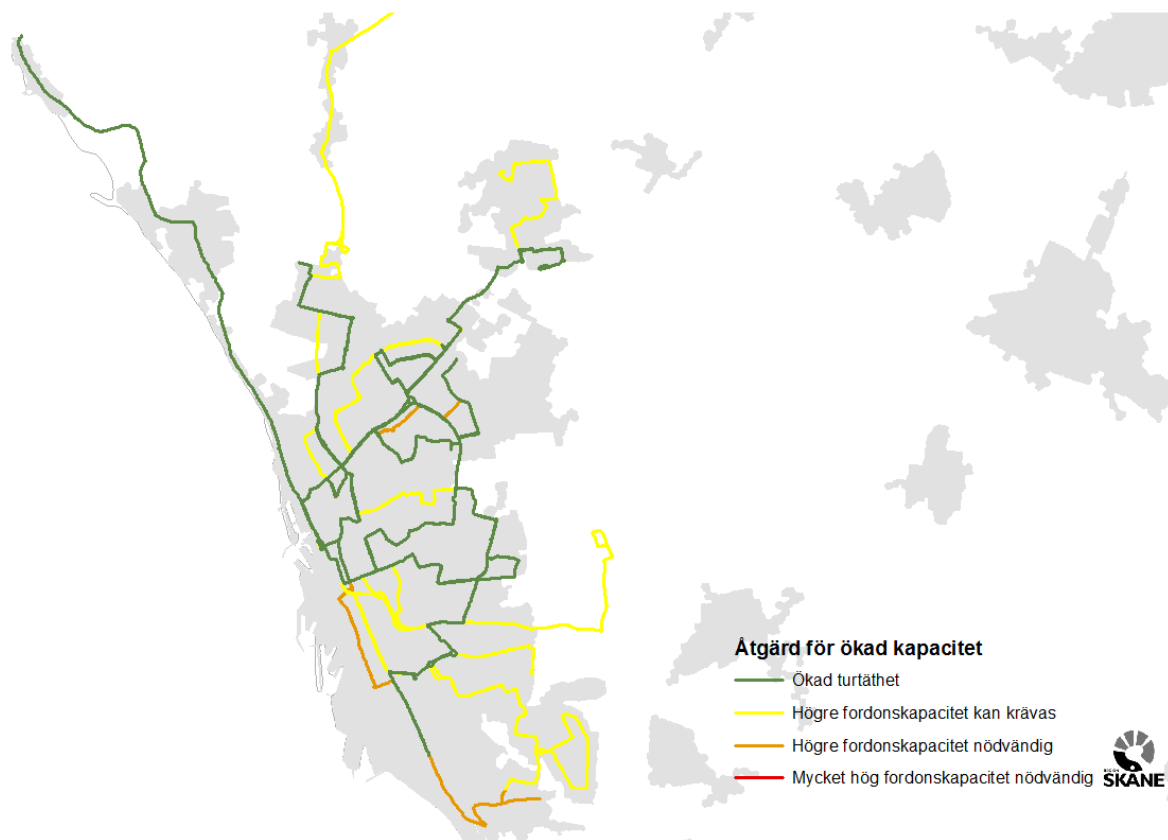
Figur 19: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Malmö 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).

Helsingborg

Studerade stadsbusslinjer:	Linje 1-4, linje 6, linje 21-22
Dagens resande:	41 000 påstigande per vardag
Dagens marknadsandel (buss)	16 %
Målbild marknadsandel:	28 %
Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):	Linje 8
Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):	Linje 3, 4 och 6
Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 1: Ökat kapacitetsbehov krävs 2030
Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 2,3 och 4: Ökat kapacitetsbehov kan uppstå
Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild:	Linje 7, 8, 21 och 22
Kapacitet 2030 utifrån målbild:	På flertalet linjer räcker kapaciteten inte till. Störst kapacitetsbehov på linje 1, men även linje 2 och 3 kommer kräva stora kapacitetshöjande åtgärder.
Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:	Helsingborgsexpressen linje 1
Planerade/diskuterade satsningar 2024-:	Åtgärder kopplade till Sverigeförhandlingen: HelsingborgsExpressen linje 2 och 3.
Gap mellan behov och planerade satsningar:	Resultaten indikerar på gap som kräver vidare analyser: • Räcker kapaciteten på linje 1 med Helsingborgsexpressen? • Utöver större satsningar krävs stora resurser för utökad turtäthet
Generella slutsatser:	Överlag är restidskvoterna i Helsingborg en utmaning för att locka nya resenärer till kollektivtrafiken. Även i Helsingborg är kapacitetsbehovet stort på flera linjer om marknadsandelsmålet ska uppnås. Framförallt finns ett stort behov av utökad kapacitet på linje 1. Även övriga linjer kommer dock behöva utökad turtäthet. Inplanerade satsningar finns som tycks följa den förväntade resandeutvecklingen i riktning mot målet. Linje 1 bör dock följas upp så att kapaciteten på Helsingborgsexpressen är tillräcklig.



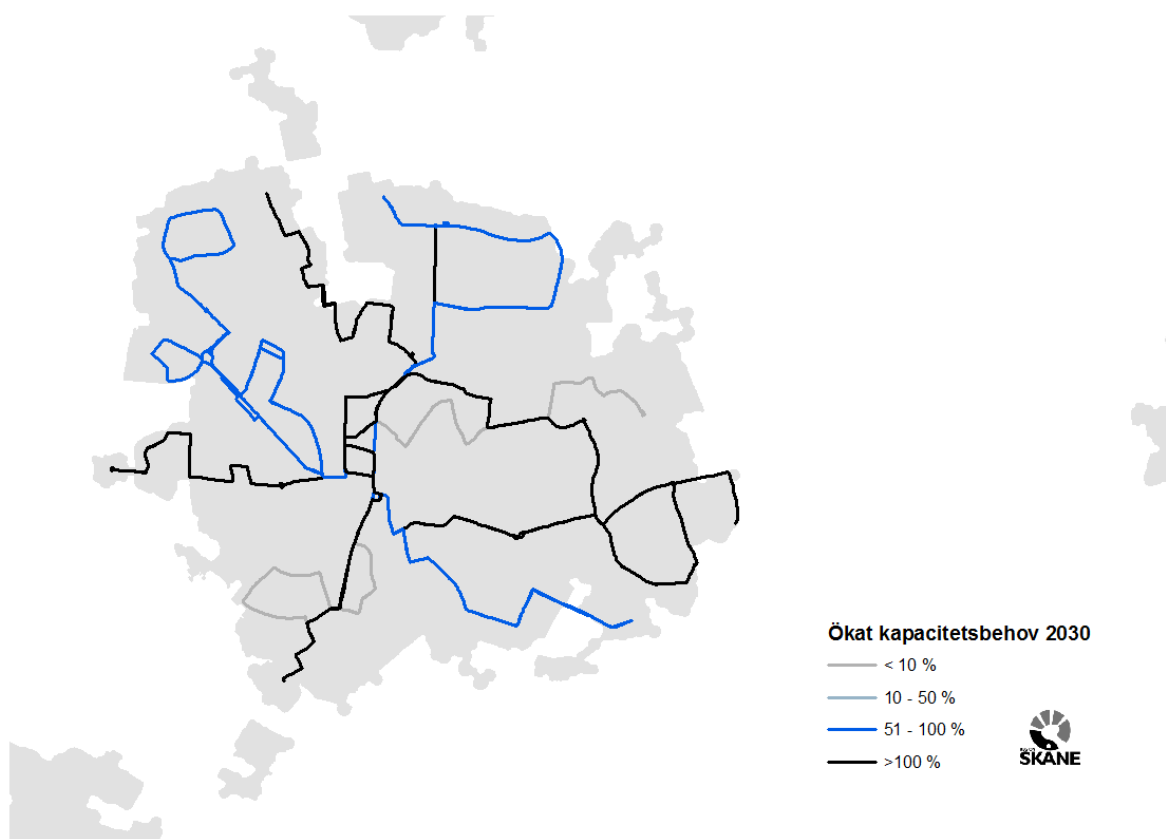
Figur 20: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Helsingborg. Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017).



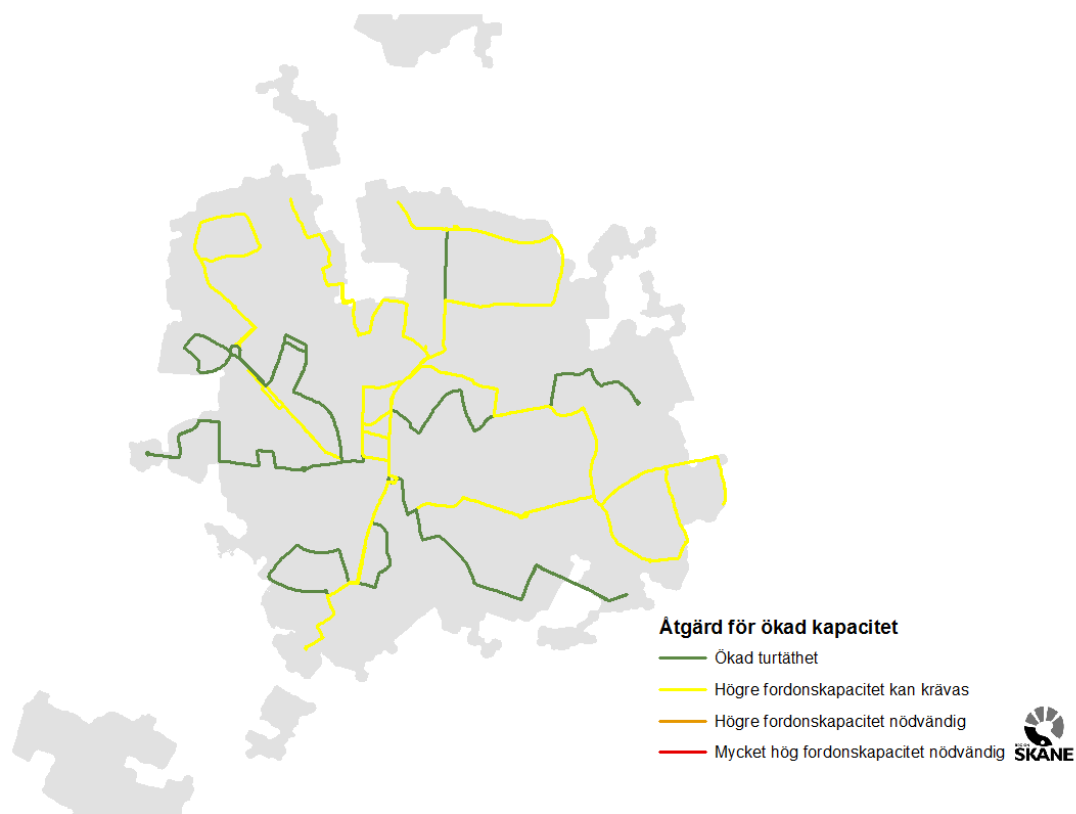
Figur 21: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Helsingborg 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.

Lund

Studerade linjer:	Linje 1-6
Dagens resande:	36 000 påstigande per vardag
Dagens marknadsandel (buss)	16 %
Målbild marknadsandel:	28 %
Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):	Linje 1, 2 och 4
Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):	Linje 5
Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Ingen
Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 3, 4, 6: Ökat kapacitetsbehov kan uppstå
Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 1, 2 och 5. Ökad turtäthet krävs
Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:	Spårväg Lund införs 2020
Planerade/diskuterade satsningar 2024-:	Saknas
Gap mellan behov och planerade satsningar:	Resultaten indikerar på gap som kräver vidare analyser: • Utöver spårvägen saknas kapacitetshöjande åtgärder i Lund vilket kan komma att behövas på linje 3, 4 och 6. • Utöver större satsningar krävs stora resurser för utökad turtäthet
Generella slutsatser:	Med tanke på den planerade spårvägen i Lund kommer stora förändringar i såväl linjestruktur som kapacitet vara på plats till 2030. Kapacitetshöjande åtgärder är också en förutsättning och krävs i hela stadsbusstrafiken om marknadsandelsmålet ska nås. Störst kapacitetsbehov kommer krävas på det som idag är linje 3 och 4 och 6 där någon form av mer kapacitetsstarka fordon än dagens kan komma att krävas om målet ska uppnås. Fler satsningar inom stadsbusstrafiken i Lund än den inplanerade spårvägen krävs om tillkommande resenärer ska rymmas.



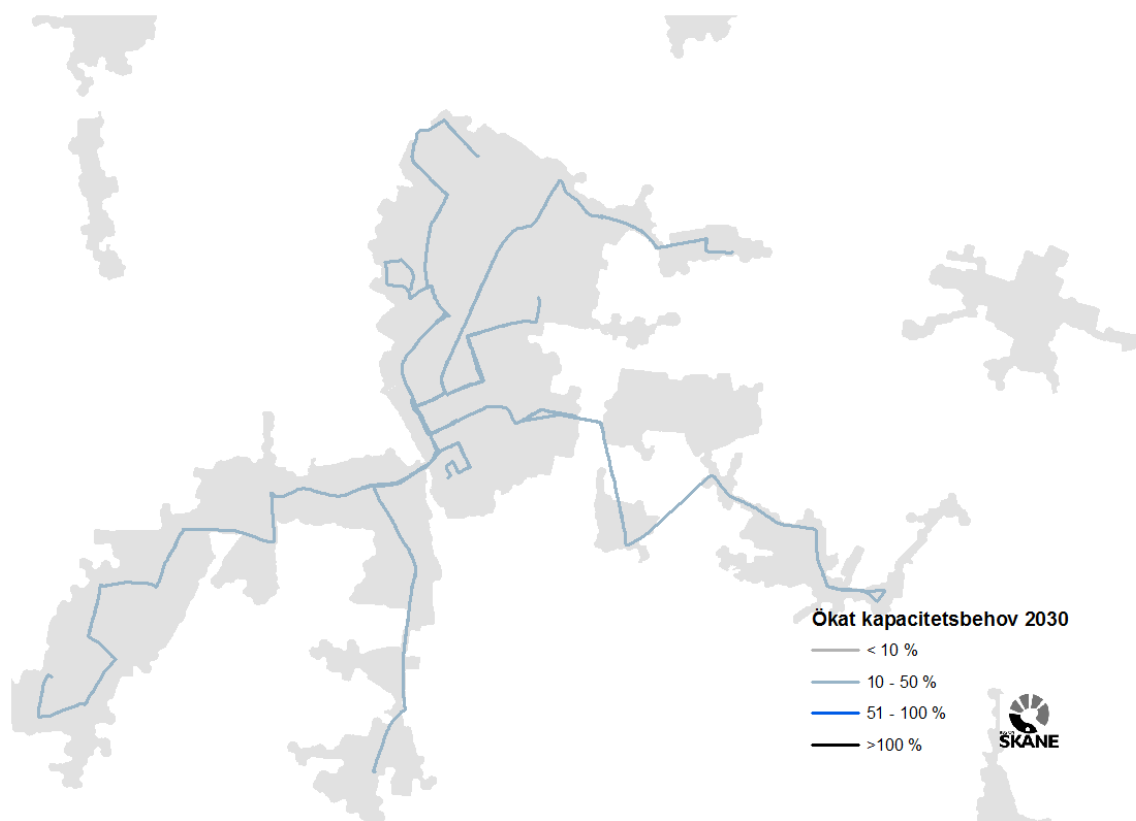
Figur 22: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Lund. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.



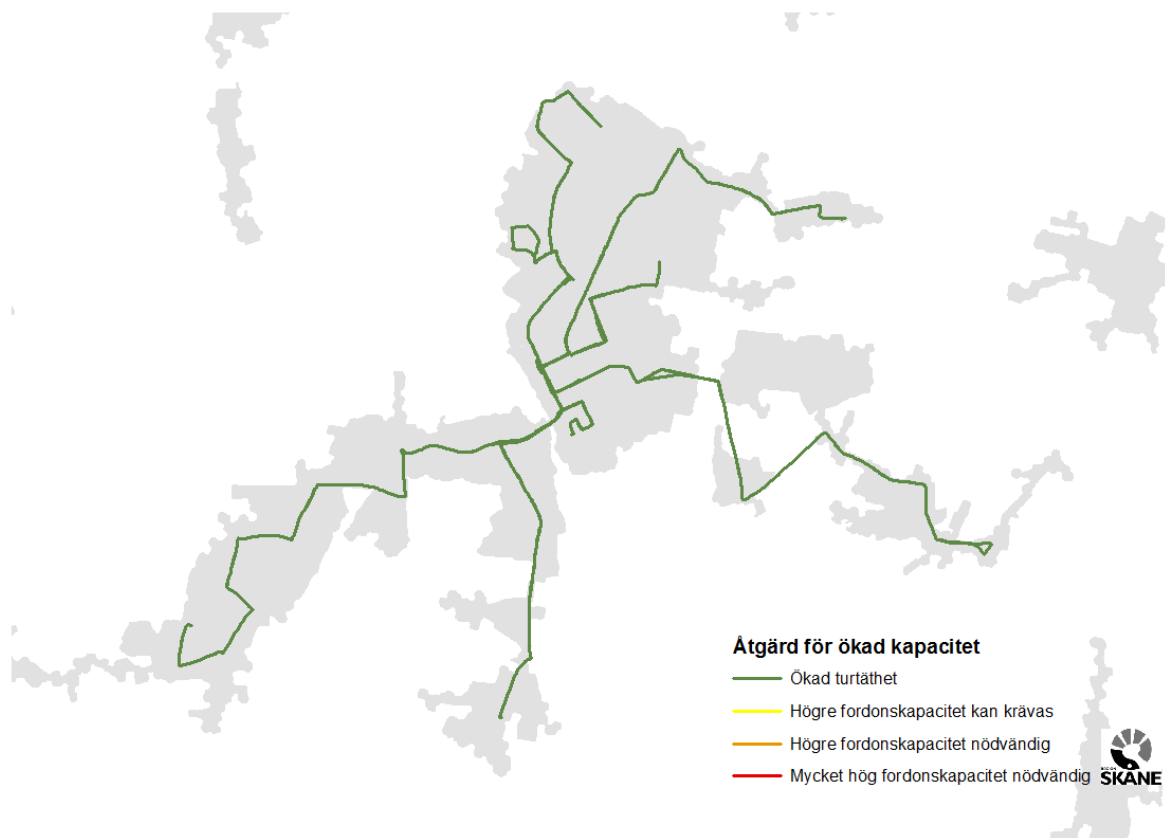
Figur 23: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Lund 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.

Kristianstad

Studerade linjer:	1, 2, 3 och 4
Dagens resande:	13 500 påstigande per vardag
Dagens marknadsandel (buss)	12 %
Målbild marknadsandel:	16 %
Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):	Linje 1
Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):	Linje 2
Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Linje 1,2 3 och 4. Ökad turtäthet krävs i samtliga linjer. Störst behov på linje 2.
Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:	Saknas
Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:	Saknas
Gap mellan behov och planerade satsningar:	Analysen indikerar inte på något gap avseende kapacitetsbehov och planerade större satsningar. Däremot krävs stora resurser för utökad turtäthet.
Generella slutsatser:	Även i Kristianstad kommer utökad kapacitet krävas för att marknadsandelsmålet ska uppnås. Linje 1 körs redan idag med större bussar och även om kapacitetsbehovet inte är så stort som i övriga större städer kommer ökad turtäthet krävas. I ett perspektiv bortom 2030 kommer behov finnas även av åtgärder som större fordon framförallt på linje 2 och 4. Överlag är restidskvoterna i stadsbusstrafiken relativt goda, framförallt på linje 1. Linje 2 är dock i behov av åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens restid jämfört med bil.



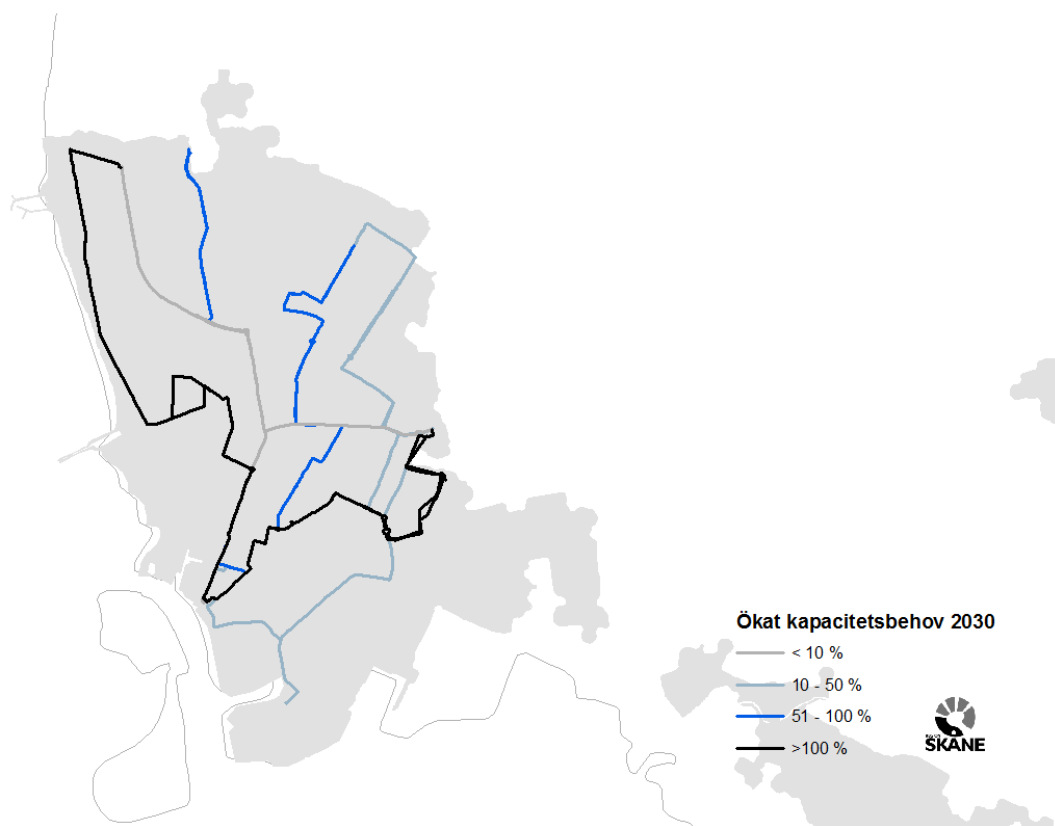
Figur 24: Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Kristianstad. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.



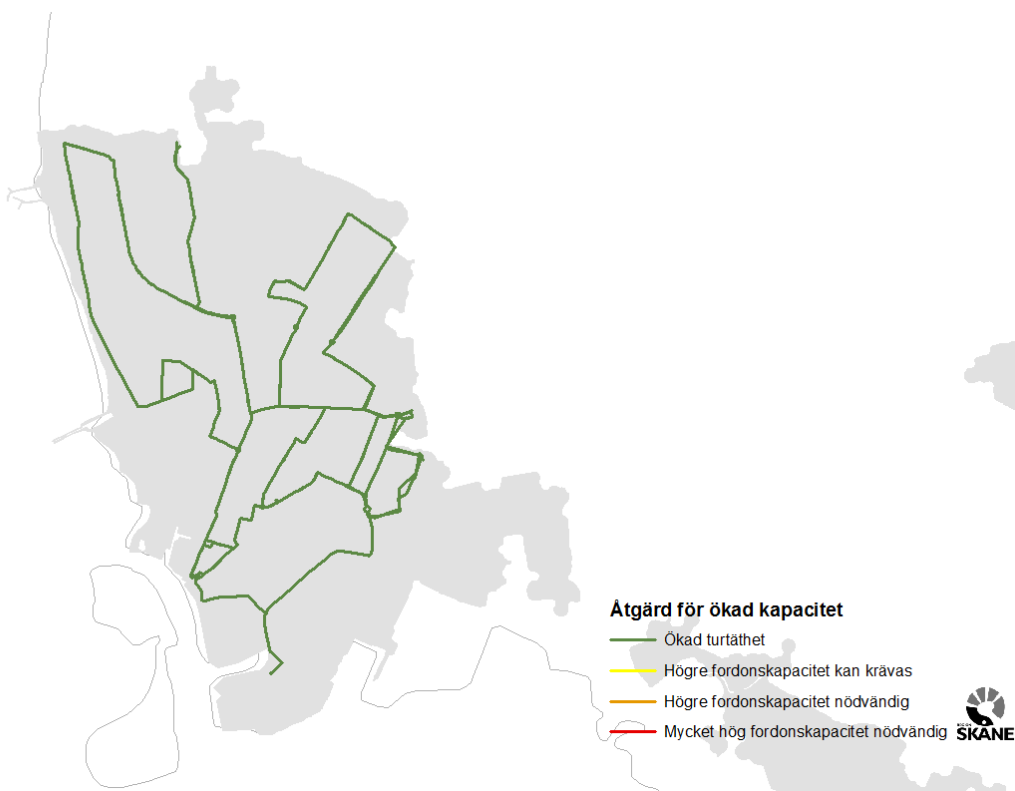
Figur 25: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Kristianstad 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.

Landskrona

Studerade linjer:	1, 2, 3,4 och 5
Dagens resande:	9 100 påstigande per vardag
Dagens marknadsandel (buss)	8 %
Målbild marknadsandel:	16 %
Linjer med bäst restidskvot (arbetsresor):	Linje 4
Linjer med sämst restidskvot (arbetsresor):	Linje 5
Linjer med mycket stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer med stort kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer som kan få kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Saknas
Linjer med måttligt kapacitetsbehov 2030 utifrån målbild	Ökad turtäthet kommer att krävas på främst linje 1 och 2. Kapacitetsbehov i maxtimmen kan dock uppstå även i övriga linjer.
Planerade/diskuterade satsningar 2019-2023:	Saknas
Planerade/diskuterade satsningar 2024-:	Saknas
Gap mellan behov och planerade satsningar:	Analysen indikerar inte på något gap avseende kapacitetsbehov och planerade större satsningar. Däremot krävs stora resurser för utökad turtäthet.
Generella slutsatser:	Marknadsandelsmålet kräver stora resandeökningar i Landskrona vilket kommer ställa krav på ökad kapacitet, på framförallt linje 1 och 2 som kan behöva fördubbla dagens turtäthet om kapaciteten ska vara tillräcklig. Restidskvoterna i Landskrona är klart över medelvärdet för i princip samtliga linjer. Stadsbussarnas tydliga koppling till tåget kan innebära ännu större kapacitetsbehov än analysen visar.



Figur 26 Kapacitetsbehov i stadsbusstrafiken i Landskrona. "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.



Figur 27: Översiktlig bedömning av åtgärdsbehov i stadsbusstrafiken i Landskrona 2030. Källa: "Fördjupad stråkanalys av busstrafiken i Skåne" (2017). Resultaten visas linjevis och variationer inom respektive linje kan förekomma.

Mindre och medelstora orter

Även för stadsbusstrafiken i mindre och medelstora orter kommer resandet öka kraftigt om marknadsandelsmålet ska uppnås. Eftersom volymerna av resande är betydligt mindre i dessa städer och dagens turtäthet i många fall också relativt låg är dock ökningarna hanterbara genom utökat turutbud i befintliga linjer. I mindre städer är många gånger inte kapacitetsbehovet den stora utmaningen utan snarare att kunna konkurrera med de fördelar som finns för biltrafiken med gynnsamma restider och ofta goda parkeringsmöjligheter.

	Ängelholm	Trelleborg	Hässleholm	Eslöv	Ystad
Påstigande årsmedeldygn	1 700	1 800	2 000	1 400	1 000
Dagens marknadsandel buss	7 %	10 %	6 %	5 %	10 %
Marknadsandel målbild	16 %	16 %	16 %	16 %	16 %
Procentuell resandeökning 2030	+ 130 %	+ 65 %	168 %	224 %	182 %

Slutsatser

Sammantaget är slutsatsen att behovet av satsningar är mycket stora i såväl de regionalt viktiga stråken för regionbuss samt i stadstrafiken om målet om 40 % marknadsandel ska uppnås 2030.

I regionbusstrafiken finns framförallt två stråk där kapacitetsbehovet är extra påtagligt och detta är mellan Malmö-Lund samt Malmö-Vellinge-Näset. I dessa stråk visar kapacitetsanalyser att ett utökat turutbud inte är tillräckligt för att få plats med alla resenärer utan andra åtgärder såsom nya linjer eller mer kapacitetsstarka fordon krävs. Analyserna visar även stora behov av att öka framkomligheten i många stråk för att kollektivtrafiken ska bli ett tillräckligt attraktivt alternativ för de som idag väljer bilen. Det gäller framförallt många av de tyngre pendlingsstråken in mot Lund och Malmö. Flera av de långväga regionbusslinjerna studeras redan nu i olika utredningar kopplade till regionalt superbusskoncept och av dessa bör, av analyserna att döma, framförallt stråket Malmö-Vellinge-Näset prioriteras på grund av både höga resandeflöden, stort framtida kapacitetsbehov och sämre restidskvoter. Även stråket Helsingborg-Höganäs, Malmö-Staffanstorp och Staffanstorp-Lund kan kräva högre fordonskapacitet 2030.

Analysen lyfter dock upp flera stråk med potential som inte ingår i regionalt superbusskoncept och där ett helhetsgrepp saknas och behöver tas både kopplat till trafikering, kapacitet, framkomlighet och attraktivitet. Dessa stråk är framförallt:

- S Sandby-Lund
- Staffanstorp-Lund
- Lund-Lomma
- Lund-Bjärred
- Kristianstad-Åhus

I stadsbusstrafiken kräver det uppsatta målet omfattande åtgärder i samtliga städer med stadsbuss. I de mindre städerna är det stora resandeökningar som väntar i riktning mot målet vilket kräver stora utbudsökningar för att inrymma tillkommande resenärer. I Malmö, Helsingborg och Lund kommer

dock inte utbudsökningar vara tillräckliga eftersom en alltför tät trafik riskerar att minska framkomligheten då bussarna till slut står i vägen för varandra. Framförallt i Malmö visar kapacitetsbehovet 2030 på två linjer där inte ens mer kapacitetsstarka bussar (exempelvis Malmöexpressen) är tillräckligt. I dessa stråk kan spårväg bli nödvändigt. Längs flera linjer i såväl Malmö, Helsingborg som Lund visar analyserna på ett kapacitetsbehov som kan kräva mer kapacitetsstarka fordon (i nivå med Malmöexpressen). En jämförelse mellan behoven utifrån målet och de åtgärder som finns inplanerat idag, visar på att det finns risk för ett glapp och detta trots att ett antal nya linjer i Malmö och Helsingborg nu studeras kopplat till Sverigeförhandlingen. Störst är gapet i Malmö där satsningar behövs i fler stråk och där de satsningar som planeras riskerar att inte kunna möta kapacitetsbehovet.