

Konkurrenskraftig kollektivtrafik

- Vad och hur kan Åstorps kommun förändra och påverka?



LUNDS
UNIVERSITET

Lunds Tekniska Högskola

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Trafik och väg

Examensarbete:
Mia Haagen

© Copyright Mia Haagen

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund 2015

Sammanfattning

För att nå klimatmålet om ett samhälle med betydligt lägre andelar koldioxidutsläpp än idag så krävs det åtgärder. För att minska detta är ett alternativ att få fler att använda sig av kollektivtrafik som färdmedel istället för bil. Då Åstorps kommun är en av de kommuner som släpper ut mest koldioxid per person och dag i Skåne så har arbetet fördjupats kring hur kommunens invånares resvanor ser ut och om det går att finna någon förklaring till de höga utsläppen. Det undersöks även om kommunen skiljer sig från andra liknande kommuner och om och i så fall vad kommunen kan göra för att förändra färdmedelsfördelningen.

Följande frågeställningar har ställts och besvaras i den mån det går i rapporten:

- Är användningen av kollektiva kommunikationer låg relativt sett till andra likvärdiga kommuner?
- Hur ser fördelningen ut mellan arbetsresor och fritidsresor?
- Hur kan Åstorps kommun förändra och påverka?
- Vad är möjligt att påverka?
- Hur ska kommunen prioritera?

Rapporten grundar sig på litteraturstudier, tidigare gjorda resvaneundersökningar och intervjuer.

I teoridelen presenteras några allmänna faktorer som påverkar resandet med kollektivtrafik. Resultatdelen redovisar data från tidigare genomförda resvaneundersökningar, Resvanor syd 2013 och Kollektivtrafikbarometern. Intervjuerna av kommunens invånare redovisas även här. Slutligen har det med hjälp av tidigare nämnda resvaneundersökningar gjorts jämförelser med andra liknande kommuner i Skåne och Sverige. Jämförelserna har gjorts med Bjuvs kommun, Båstads kommun, Knivsta kommun, Hammarö kommun och Hallstahammar kommun.

Rapporten visar på att Åstorps kommuns invånare har både en lägre och högre andel kollektivtrafikanvändare än liknande kommuner. Resultatet skiljer sig i de studerade undersökningarna. I Resvanor syd 2013 där jämförelsen har gjorts med Bjuvs och Båstads kommun är Åstorps kommun den som har högst andel kollektivtrafikanvändare. Kollektivtrafikbarometern visar däremot att Åstorps kommun har lägst andel kollektivtrafikanvändare.

Fördelningen mellan arbetsresor och fritidsresor har studerats med hjälp av Resvanor syd 2013 och intervjuer. Resvanor syd 2013 visar att det vanligaste färdmedlet för arbetsresor var bil och näst vanligast var att de medverkande

gick eller cyklade. Tyvärr kunde inte fritidsresor analyseras på grund av att det inte fanns specifik data för dessa resor.

De intervjuer som genomförts visar hur fördelningen såg ut inom färdmedlet kollektivtrafik, här sågs att drygt 60 % av deltagarnas resor var fritidsresor och knappt 30 % var arbets- och skolresor.

Åstorps kommun kan förändra och påverka för att få fler invånare att åka med kollektivtrafiken. Det som tas upp i analysen är saker som att informera om kollektivtrafikens utbud, planera bebyggelsen ur ett kollektivtrafikvänligt perspektiv, använda sig av prissänkingskampanjer och påverka parkeringsmöjligheterna i kommunen.

Det finns även saker som är möjligt för Åstorps kommun att påverka i samarbete med Skånetrafiken och andra kommuner, som utformning och taxesystem.

Utan att behöva involvera andra, såsom Skånetrafiken och/eller andra kommuner, i sitt försök att få fler invånare att åka med kollektivtrafik kan kommunen prioritera det som de kan påverka och utföra på egen hand.

Nyckelord: kollektivtrafik, koldioxidutsläpp, resvaneundersökning, Åstorps kommun, färdmedelsfördelning

Abstract

In order to reach the climate targets for the society, with significant lower proportions of CO₂ emissions than today, certain actions are required. To be able to decrease the emissions, one alternative is to increase the amount of people who uses public transportation as opposed to using cars. The municipality of Åstorp is one of the districts that emits most CO₂ per person and day in Scania, and therefore the report is immersed in the districts inhabitants ways of travel and is looking to find a possible explanation for these high emissions. It will also be investigated if the district is different compared to other similar districts, and if so, what the district can do to change the allocations for their means of transportation.

The following questions have been asked and are answered in the report as well as possible:

- Is the use of public transportation low compared to similar districts?
- How is the allocation between travels to and from work, and leisure time travels?
- What can the municipality of Åstorp change and influence?
- What is possible to influence?
- How should the district prioritize?

The report is based on literature studies, previous made travel surveys and interviews.

In the theory part of this essay, general factors which affects travels with public transportation are presented. In the result, data from previous made travel surveys, Resvanor syd 2013 and Kollektivbarometern, is presented. The interviews that have been done with the inhabitants of the district is also presented in this chapter. Finally, comparisons have been made with similar districts in Scania and Sweden through previous made travel surveys. The comparisons are of the districts of Bjuv, Båstad, Knivsta, Hammarö and Hallstahammar.

The report shows that the inhabitants of the municipality of Åstorp have both a higher and lower allocation of users of public transportation than similar districts. The result is different in the studied travel surveys. In Resvanor syd 2013 the comparison has been made against the district of Bjuv and Båstad and it shows that the district of Åstorp has the highest amount of users of public transportation. The second survey, Kollektivtrafikbarometern, shows however that the district of Åstorp has the lowest amount of users of public transportation.

The allocation between travels to and from work and leisure travels have been studied with assistance of Resvanor syd 2013 and interviews. According to that report the most common mean of transportation for travels to and from work was by car and the second most common was by walking or bicycling. Unfortunately leisure travels cannot be analysed due to lack of data for this kind of travelling.

The interviews in this report show that the allocations within public transportation, here it was shown that 60 % of the participants travels were leisure time travels and barely 30 % were travels to and from work or school.

The district of Åstorp can change and influence to get more of their inhabitants to use public transportation. The analysis points out the public transportation services, development the town in a public transportation friendly perspective, how to use price cut campaigns and affect the parking possibilities within the district.

Other points that is possible to affect for the district of Åstorp in collaboration with Skånetrafiken and other districts, such as formation and tax system. Without involving others, such as Skånetrafiken and other districts, in their attempt to get more inhabitants to use the public transportation, the district can prioritize what they themselves can affect and practise.

Keywords: public transportation, CO2 emissions, travel survey, The municipality of Åstorp, allocations for means of transportation.

Förord

Denna rapport utfördes våren 2015 och är ett examensarbete inom högskoleingenjörsutbildningen Byggt teknik – väg- och trafikteknik vid Campus Helsingborg, Lunds Tekniska Högskola.

Jag har alltid tyckt att utvecklingen av kollektivtrafik är ett intressant ämne, så när Åstorps kommun letade efter någon som ville fördjupa sig i kommunens höga koldioxidutsläpp så var det ett självklart val att ta mig an detta och undersöka ur ett kollektivtrafik-perspektiv.

Med examensarbetet vill jag försöka öka kunskapen om hur och vad som kan förändras för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. En mer attraktiv kollektivtrafik skulle kunna leda till att färdmedelsfördelningen förändrades och att vi tillsammans kommer närmre klimatmålet.

Jag skulle vilja passa på att tacka alla som på något vis bidragit till att detta examensarbete blivit möjligt att utföra och slutligen blivit klart.

Speciellt tack vill jag ge Åstorps kommun som hjälpt mig med information och bilder, Skånetrafiken för deras bidrag till ett resekort som gjort det möjligt att resa fram och tillbaka med kollektivtrafiken i och utanför kommunen, Statistiska Centralbyrån för deras data om bland annat invånarantal i olika tätorter i Sverige, ett stort antal kommuner som har hjälpt mig att få fram information om just deras kommun och min examinator Fredrik Pettersson för viktiga synpunkter under arbetets gång.

Ett extra stort tack ger jag till Daniel Haagen som har varit en stor stöttepelare under arbetets gång.

Helsingborg, maj 2015

Mia Haagen

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| 1 Inledning | 2 |
| 1.1 Bakgrund | 2 |
| 1.2 Syfte och frågeställningar..... | 3 |
| 1.3 Avgränsningar..... | 3 |
| 1.4 Metod | 3 |
| 2 Bakgrund | 5 |
| 2.1 Kollektivtrafikens historia | 5 |
| 3 Teori | 7 |
| 3.1 Utformning..... | 8 |
| 3.2 Levnadssätt/Individnivå | 8 |
| 3.3 Pris | 10 |
| 3.4 Bebyggelsens utformning..... | 11 |
| 3.5 Restid och punktlighet | 11 |
| 3.6 Prioritering..... | 13 |
| 3.7 Information och marknadsföring..... | 14 |
| 3.8 Ekonomiska incitament..... | 14 |
| 4 Åstorps kommun | 16 |
| 4.1 Invånare och näringsliv | 16 |
| 4.2 Geografi | 16 |
| 4.3 Kommunikationer | 17 |
| 5 Resultat från tidigare gjorda resvaneundersökningar | 19 |
| 5.1 Resvanor syd 2013 | 19 |
| 5.1.1 Skåne | 19 |
| 5.1.2 Åstorps kommun | 20 |
| 5.2 Kollektivtrafikbarometern | 23 |
| 6 Resultat från gjorda intervjuer | 25 |
| 6.1 Åldersfördelning | 26 |
| 6.2 Sysselsättning..... | 26 |
| 6.3 Bostadsort | 27 |
| 6.4 Färdmedelsval..... | 27 |
| 6.5 Orsak..... | 28 |
| 6.6 Boendeform | 29 |
| 6.7 Avstånd till närmsta busshållplats/tågstation | 30 |
| 6.8 Betalningssätt | 30 |
| 6.9 Generell upplevelse | 31 |
| 6.10 Anledning | 32 |
| 6.11 Pris | 32 |
| 6.12 Körkort, bilinnehav och biltillgång..... | 33 |
| 6.13 Vad skulle få dig att åka mer med kollektivtrafik | 33 |

| | |
|--|-----------|
| 7 Åstorp jämfört med andra liknande kommuner | 35 |
| 7.1 Kollektivtrafikbarometern | 35 |
| 7.1.1 Åstorps kommun | 35 |
| 7.1.2 Knivsta kommun | 35 |
| 7.1.3 Bjuvs kommun | 35 |
| 7.1.4 Båstads kommun | 35 |
| 7.1.5 Hammarö kommun | 35 |
| 7.1.6 Hallstahammar kommun | 36 |
| 7.1.7 Allmänt i Skåne | 36 |
| 7.1.8 Allmänt i Sverige | 36 |
| 7.2 Resvanor syd 2013 | 36 |
| 7.2.1 Åstorps kommun | 37 |
| 7.2.2 Bjuvs kommun | 37 |
| 7.2.3 Båstads kommun | 37 |
| 7.2.4 Allmänt i Skåne | 37 |
| 8 Analys | 38 |
| 8.1 Är användningen av kollektiva kommunikationer låg relativt sett till andra likvärdiga kommuner? | 38 |
| 8.1.1 Kollektivtrafikbarometern | 38 |
| 8.1.2 Resvanor syd 2013 | 38 |
| 8.1.3 Intervjuer | 39 |
| 8.2 Hur ser fördelningen ut mellan arbetsresor och fritidsresor? | 39 |
| 8.2.1 Resvanor syd 2013 | 39 |
| 8.2.2 Intervjuer | 40 |
| 8.2.3 Kollektivtrafikbarometern | 40 |
| 8.3 Hur kan Åstorps kommun förändra och påverka? | 40 |
| 8.3.1 Information | 40 |
| 8.3.2 Bebyggelsens utformning | 41 |
| 8.3.3 Pris | 42 |
| 8.3.4 Parkering | 42 |
| 8.4 Vad är möjligt att påverka? | 42 |
| 8.4.1 Utformning | 42 |
| 8.4.2 Övrigt | 44 |
| 8.5 Hur ska kommunen prioritera? | 44 |
| 9 Diskussion | 46 |
| 9.1 Metod | 46 |
| 9.2 Resultat och analys | 46 |
| 9.3 Förslag till vidare studier | 47 |
| 10 Slutsats | 48 |
| 11 Referenser | 50 |
| 11.1 Skriftliga referenser | 50 |

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 11.2 Muntliga referenser..... | 51 |
| 11.3 Övriga referenser | 52 |
| 11.4 Figurförteckning | 52 |
| 12 Bilagor | |
| Bilaga I | |
| Bilaga II | |
| Bilaga III | |
| Bilaga IV | |
| Bilaga V | |
| Bilaga VI | |
| Bilaga VII | |
| Bilaga VIII | |

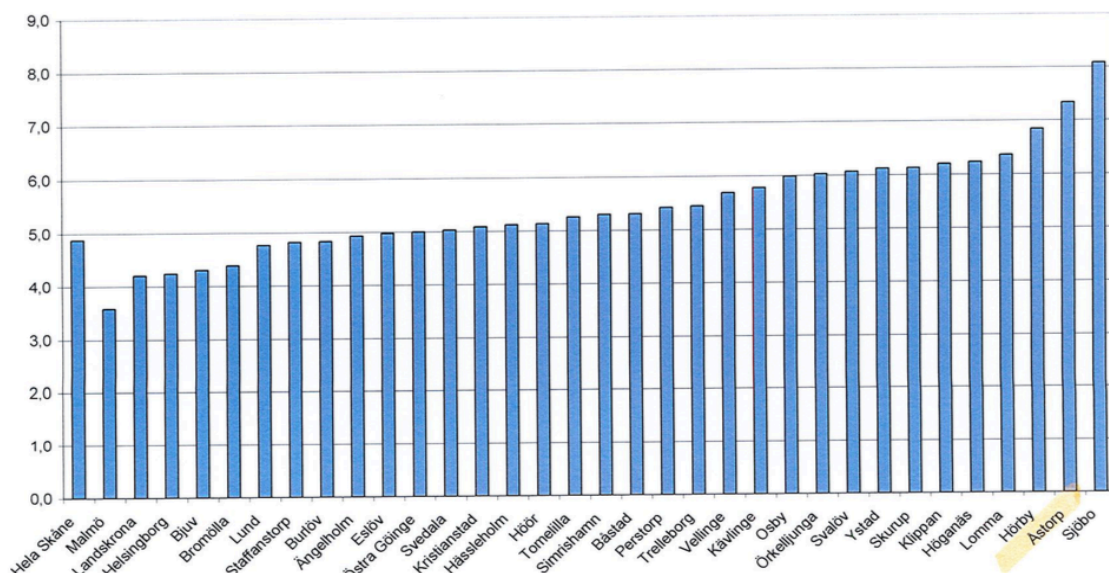
1 Inledning

1.1 Bakgrund

I dagens alltmer miljömedvetna samhälle är det viktigt att få fler att åka med kollektivtrafik för att minska utsläppet av koldioxid.

I Sverige släpptes det år 2003 ut 8-10 ton koldioxidekvivalenter per person och år (Naturvårdsverket, 2008). Koldioxidekvivalent är ett mått där växthusgaserna, exempelvis koldioxid och metan, räknas om med en global uppvärmningspotentialfaktor, GWP-faktor, för att göra gaserna jämförbara (Naturvårdsverket, 2015). För att vi ska nå klimatmålet för år 2020 krävs det nästan en halvering av dessa siffror, 5,6 ton per person och år. Klimatmålet för år 2050 är ungefär en fjärdedel, 1,9 ton per person och år. För att uppnå dessa mål krävs det minskad energianvändning och detta kan bland annat ske i form av att fler väljer att åka med kollektivtrafik (Naturvårdsverket, 2008).

När det gäller utsläppen från transporter i Skåne, beräknat från resvanorna i Resvanor syd 2007, ligger Åstorps kommun i toppen av statistiken kring koldioxidutsläpp för det totala resandet avseende transporter, se figur 1. Endast Sjöbo kommun har högre koldioxidutsläpp. Koldioxidutsläppet i Åstorps kommun ligger på ungefär 7,3 kilogram per person och dag. I Sjöbo ligger utsläppet på ungefär 8,1 kilogram per person och dag. Den kommun som har lägst koldioxidutsläpp är Malmö med ungefär 3,5 kilogram per person och dag. Snittet i de skånska kommunerna ligger på 5,8 kilogram per person och dag (Åstorps kommun, 2015e).



Figur 1 Koldioxidutsläpp per person och dag i Skånes kommuner, beräknat från resvanorna i Resvanor syd 2007 (Åstorps kommun, 2015e).

Det höga koldioxidutsläppet finns trots att Åstorps kommun har goda förutsättningar för invånarna att ta sig fram med kollektivtrafik. Med dessa siffror i handen bestämde sig Åstorps kommun för att de ville ha en djupare analys av situationen och dess bakomliggande orsaker.

1.2 Syfte och frågeställningar

Rapportens syfte har varit att undersöka Åstorps kommuns invånares resvanor och om det går att finna en förklaring till deras höga koldioxidutsläpp. Det har även undersökts om kollektivtrafikanvändningen i kommunen är lägre jämfört med andra liknande kommuner och om och i så fall vad kommunen kan göra för att ändra fördelningen mellan olika färdmedel och på så sätt minska koldioxidutsläppen.

Följande frågeställningar är tänkta att besvaras i rapporten:

- Är användningen av kollektiva kommunikationer låg relativt sett till andra likvärdiga kommuner?
- Hur ser fördelningen ut mellan arbetsresor och fritidsresor?
- Hur kan Åstorps kommun förändra och påverka?
- Vad är möjligt att påverka?
- Hur ska kommunen prioritera?

1.3 Avgränsningar

Examensarbetet har begränsats till att undersöka generellt i orterna inom Åstorps kommun. Det har undersökts hur det är i respektive ort men det har inte gjorts djupare analyser över hur det är i olika delar av orterna. Det har inte heller tagits någon hänsyn till hur resandet ser ut inom olika grupper som exempelvis kön, ålder, bostadstyp.

1.4 Metod

För att sätta mig in i ämnet började jag med att göra litteraturstudier. Detta för att få mer förståelse för ämnet och veta vad jag ville ställa för frågor i mina intervjuer.

Genom första halvan av examensarbetet har det genomförts intervjuer i de olika tätorterna i Åstorps kommun. Syftet med intervjuerna har varit att ta reda på hur olika individer inom kommunen använder sig av kollektivtrafik; hur ofta de reser, var de reser – om det är till skola, jobb, fritidsaktiviteter, nöje med mera, hur de betalar – är det med reskassa, månadskort, mobiltelefon med mera. För att fånga olika typer av resenärer har intervjuerna skett på olika veckodagar och tidpunkter. Totalt har 50 individer medverkat i intervjuerna.

Det har även hämtats information om invånarnas resvanor från tidigare genomförda resvaneundersökningar, Resvanor syd 2013 och Kollektivtrafikbarometern. Från Kollektivtrafikbarometern har det hämtats data om färdmedelsfördelning i Åstorps kommun och de jämförda kommunerna; Bjuv, Båstad, Hammarö, Hallstahammar och Knivsta. Från Resvanor syd 2013 har det hämtats data om färdmedelsfördelning i Åstorps kommun och i de jämförda kommunerna som ligger i Skåne; Bjuv och Båstad. Det har även hämtats mer omfattande data kring resvanorna i Åstorps kommun från Resvanor syd 2013.

Anledningen till att jag även valde att göras egna intervjuer var bland annat för att i en av de tidigare gjorda resvaneundersökningarna, Resvanor syd 2013, var den största andelen som deltagit i åldern 40-64 år och resorna de gjort bestod enbart av arbetsresor och hemresor. Jag ville försöka fånga in ett mer varierande underlag med bland annat olika åldrar vilket borde ge fler och mer varierande resmål.

Under arbetets gång har det samlats in fakta till teoridelen från vetenskapliga rapporter, litteratur, Statistiska Centralbyrån och kommuner.

Det har även gjorts jämförelser med andra liknande kommuner för att få en uppfattning om hur Åstorps kommun ligger till jämförelsevis. Kommunerna som det har jämförts med valdes först utifrån antalet invånare i kommunen, därefter samlades data om kommunens ytarea, antalet tätorter, avstånd till större stad (av samma typ som Helsingborg), typ av kollektivtrafik. Utifrån dessa faktorer valdes de fem mest liknande kommunerna ut. Kommunerna är som tidigare nämnt Bjuv, Båstad, Knivsta, Hallstahammar och Hammarö. Därefter undersöktes dessa kommuners färdmedelsvanor. Se bilaga VIII.

2 Bakgrund

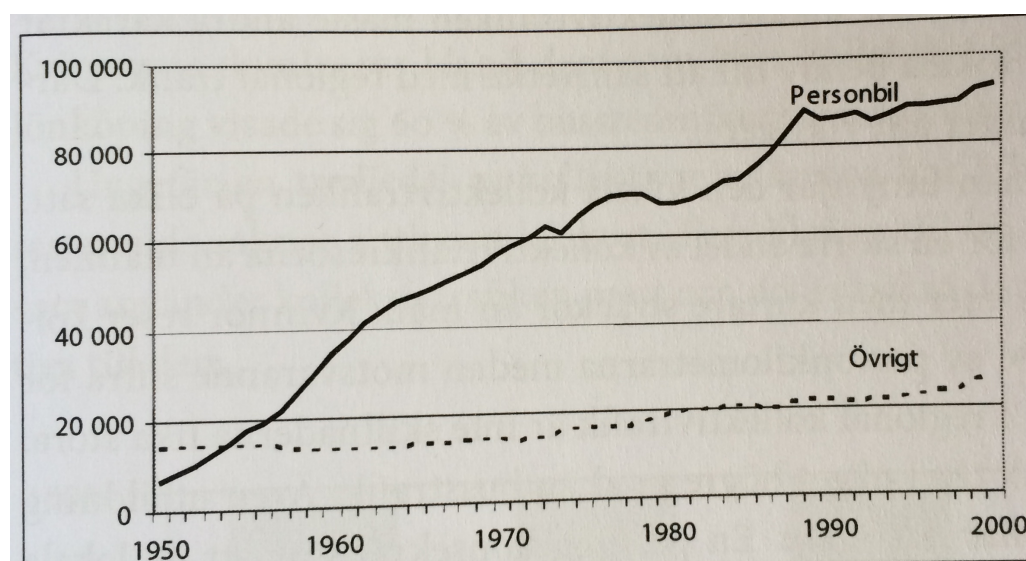
”Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler och där passagerarna inte färdas i sina egna fordon.” (Persson, 2015a).

2.1 Kollektivtrafikens historia

Den allra första transporten av betalande passagerare på järnväg inträffade år 1807 i Wales och sedan har utvecklingen succesivt gått framåt. År 1830 invigdes den första ”riktiga” järnvägen, denna gick mellan Liverpool och Manchester. Sträckan trafikerades med person- och godstrafik enligt tidtabell (Trafikverket, 2015a).

I Sverige öppnades den första järnvägen, Fryckstads järnväg, för allmän trafik år 1849 i Värmland. Persontrafiken var till en början begränsad på sträckan, först 1856 infördes regelbunden persontrafik på järnvägen. För persontrafiken kom den första elektriskt drivna järnvägen på Djurholmsbanan i Stockholm år 1895 (Trafikverket, 2015a). Den första busslinjen som Statens Järnvägar, SJ, öppnade körde i Bohuslän år 1911 (Trafikverket, 2015b).

Det dominerande färsättet bestod fram till år 1950 av kollektivtrafik (Holmberg, 2008). Knappt 50 % av den svenska persontransporten bestod av kollektivtrafik (Nationalencyklopedin, 2015a). Men när bilismen slog igenom bröts den trenden och kollektivtrafik användandet minskade och bilanvändandet ökade. Denna trend höll i sig fram till slutet av 1990-talet och har sedan dess bromsats upp (Holmberg, 2008), se figur 2.



Figur 2 Trafikarbete beräknat i miljoner personkilometer för bil och övriga trafikslag, år 1950-2000 (Holmberg, 2008).

I Skåne infördes de så kallade Pågatågen år 1983. Den första linjen körde på sträckan Malmö-Lund-Eslöv (Trafikverket, 2015b). Sen dess har tågtrafiken utökats till de nuvarande 7 pågatågslinjerna (Olsson, 2015).

X2000 kördes för första gången på de svenska järnvägarna år 1990. En utveckling hade skett och tågen kunde nu köra i högre hastighet än vad som tidigare hade gjorts i Sverige (Trafikverket, 2015b).

År 2000 invigdes Öresundsbron vilket innebar att det svenska järnvägsnätet för första gången var direkt anslutet till resten av Europas järnvägsnät. I samband med öppningen av bron öppnades även en ny linje på sträckan Helsingborg-Landskrona-Kävlinge (Trafikverket, 2015c).

De senaste banorna som öppnats i Sverige är Botniabanan (del 1) och Citytunneln i Malmö, båda dessa öppnade år 2010 (Trafikverket, 2015c).

3 Teori

Kollektivtrafikresandet med lokal och regional trafik i Sverige har mellan år 2000 och 2014 ökat med knappt 32 %, en ökning med ungefär 2,3 % per år. Sedan 2012 har ökningen dock varit aningen högre, cirka 3 % per år. År 2014 var antalet påstigningar på tåg, spårvägar, tunnelbana och fartyg 1420 miljoner. Det vanligaste färdmedlet inom kollektivtrafik var år 2013 buss med hela 52 %, följt av tunnelbana med 23 %, tåg med 13 %, spårväg med 11 % och sist kommer fartyg med en låg andel. Det trafikslag som haft störst ökning är tåg, mellan 2000 och 2013 ökade det med 83 %. Därefter kommer spårväg med 69 %, följt av buss med 25 % och tunnelbanans ökning var 15 %. Ökningen beror inte enbart på befolkningsökningen i landet. Undersökningar visar att antalet resor per invånare har ökat (Trafikanalys, 2014). Trafikökningen på spår kan förklaras med en ökning av spårbunden trafik (Holmberg, 2013).

När man pratar om att få fler att åka med kollektivtrafik är det bra att tänka på om målet är att få en ökad marknadsandel eller ett ökat resande. Beroende på vad man är ute efter kan olika åtgärder och incitament ha olika effekt. Är det en ökad marknadsandel som är målet så bör kollektivtrafiksåtgärder kombineras med riktade åtgärder mot biltrafiken (Holmberg, 2013).

Det är även viktigt att tänka på att det är bilister och inte gång- eller cykeltrafikanter som ska lockas in i att åka med kollektivtrafik. Att locka in gång- eller cykeltrafikanter ger ingen samhällsnytta (Andersson, 2015).

Sett till den senaste kollektivtrafikbarometern, årsrapporten för 2014, ska följande egenskaper prioriteras för att öka allmänhetens nöjdhet med kollektivtrafiken (mest nöjd med återfinns först); enkelhet, snabbhet, lyhördhet, avgångstider, linjesträckning, undviker stress, oplanerad info, restidsanvändning, planerad info, enkelhet att köpa biljetter (Ipsos, 2015).

Trots att nöjdheten är viktig att titta på finns det sådant som väger tyngre som till exempel (i fallande ordning); avgångstider, linjesträckning, enkelhet, kunskap, sammanfattande nöjdhet, förbättrade resmöjligheter (Ipsos, 2015). Av de faktorer som till störst del driver resandet ses att det har ett samband med trafiksystemets utformning (Holmberg, 2013).

Det finns forskning som visar på att ett antal faktorer måste vara uppfyllda för att kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftig med bilen. Dessa faktorer är snabbhet, tillförlitlighet, enkelhet att använda och förstå, trygghet och säkerhet, tidsmässigt attraktiv jämfört med bil, bekvämlighet, biljettpriserna ska vara rimliga och turerna ska avgå ofta (Trafikverket, 2012).

3.1 Utformning

En egenskap som är högt prioriterad hos kollektivtrafiken är att den ska vara enkel att förstå (Holmberg, 2013).

Det är svårare att få en vanebilist att ändra sitt färdmedelsval från bil till kollektivtrafik än vad det är att ändra en individ som redan har viss erfarenhet av kollektivtrafiken. Därför bör det underlättas för den kategorin som inte åker regelbundet. Detta kan till exempel göras genom att förenkla betalningar för enkelresor och se till att det är enkelt att få information om vilka resmöjligheter som finns. De senaste årens kontantstopp på bussar och tåg har gjort det svårare att lösa en enkelbiljett. Även att de olika systemen för sms-betalningstekniken ser olika ut kan försvåra biljettköpet. Ett enkelt utformat taxeyesystemet är positivt för att öka resandet och för hur upplevelsen av resan blir. Det kan även sparas mycket tid med ett taxeyesystem som möjliggör biljettköp och visering innan påstigning (Holmberg, 2013).

För att göra det enklare för kollektivtrafikresenärerna att resa kan det vara bra att utgå från några faktorer som exempelvis: fasta avgångstider för att göra tabellen lätt att komma ihåg, täta avgångar, kollektivtrafikprioritering som ger en ökad pålitlighet, linjenummer och destinationer som är lätta att känna igen, att linjer i starka stråk kan samordnas så att resenärerna får fler resmöjligheter, och att trafikinformationen ska vara enkel och lättåtkomlig både före och under resans gång (Holmberg, 2013).

Ett trafikutbud som försämras kan ha betydligt större effekt än en förbättring av utbudet. En försämring som leder till en minskning av antalet resenärer har svårt att återhämta sig även om utbudet återgår till samma läge som innan försämringen (Holmberg, 2013).

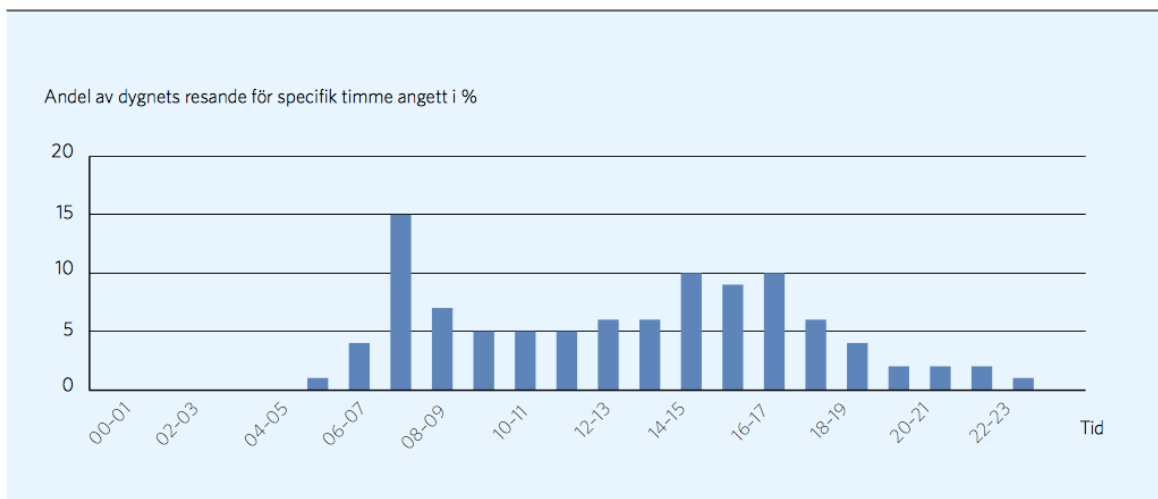
3.2 Levnadssätt/Individnivå

Det färdmedelsval som många människor gör varierar efter omständigheterna. Ungefär 15 % nyttjar aldrig kollektivtrafiken, 15 % reser dagligen med den och 70 % använder den ibland (Holmberg, 2013).

Hur det dagliga resandet ser ut bestäms i hög grad av människors vanor. Att ändra dessa vanor varje gång en ny resa ska göras är individen inte villig till att göra. Det är inte heller ovanligt att människor inte funderar på vilket färdmedel de ska resa med till sitt arbete, utan det går av ren rutin. Ett sätt att försöka påverka färdmedelsvalet är att fånga upp människor vid tillfällen där de redan gör någon slags förändring, som till exempel byter till ett nytt arbete eller ny bostad. Vid dessa förändringar är människor mer öppna för att göra

förändringar gällande sina resvanor. Det kan då vara lägligt att ge information om utbudet hos kollektivtrafiken (Holmberg, 2013).

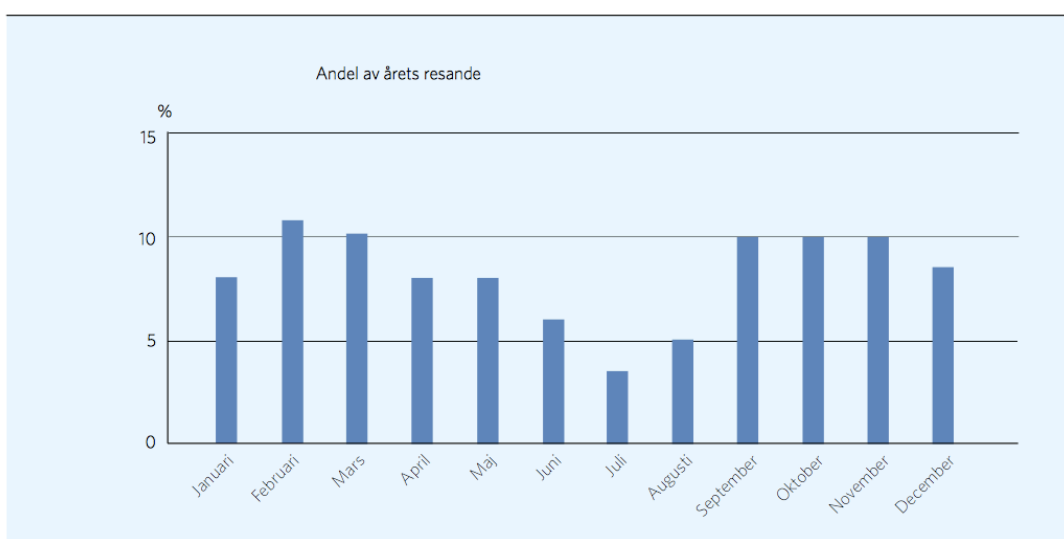
Efterfrågan av kollektivtrafik varierar kraftigt under både året, veckan och dygnet. I figur 3 nedan syns ett exempel på variationen över hur resandet ser ut över dygnet (Trafikverket, 2012).



Figur 3 Exempel från Skånetrafiken över resandets variation över dygnet (Trafikverket, 2012).

På morgonen domineras resorna av resor till arbete och skola och från lunch och fram till eftermiddagen ökar besöks- och handelsresorna. Under veckan är efterfrågan relativt konstant måndag till fredag medan det på helgen är mindre efterfrågan.

Variationen som finns över hela året, se figur 4 nedan, påverkas till stor del av medeltemperaturen (Trafikverket, 2012).



Figur 4 Exempel från Borlänge över resandets variation under året (Trafikverket, 2012).

En hög medeltemperatur medför att färre åker med kollektivtrafik, vilket bland annat beror på att de som åker med kollektivtrafik på vintern istället går eller tar cykeln på sommaren (Trafikverket, 2012).

Denna stora variation av antal resenärer medför kraftigt ökade kostnader hos kollektivtrafiken och det medför även obehag för resenärerna. De ökade kostnaderna uppkommer eftersom den efterfrågan som finns under några få av dygnets timmar måste täckas upp av både personal och fordon. Dessa högtrafiktimmor är mycket varierande om en jämförelse görs mellan sommar och vinter. För att försöka utjämna dessa variationer kan till exempel differentierade taxor övervägas, även förhandlingar med skolor och arbetsplatser kan vara ett alternativ.

Differentierade taxor skulle exempelvis göra att det är billigare att resa under lågtrafik. Det finns hittills inga framgångsrika diskussioner i detta, men frågan bör inte släppas eftersom det skulle kunna finnas stora vinster att uppnå med detta (Holmberg, 2013).

3.3 Pris

Även om priset har stor betydelse så finns det andra kvaliteter som har större betydelse för om det ska påverka resandet. Exempel på sådana kvaliteter är reshastighet och frekvens (Holmberg, 2013).

Att använda sig av prissänkingskampanjer för att öka resandet med kollektivtrafik kan vara effektivt. Men för att effekten ska kvarstå måste det finnas en viss miniminivå. När priset ökar igen till det normala finns det studier som visar på att det ökade resandet kvarstår (Holmberg, 2013).

När det gäller effekten av gratis kollektivtrafik för att minska biltrafiken visar studier att det endast ger en minskning med 3-4 % av biltrafiken. Det finns dock skillnad i minskningen beroende på om det är utanför eller i större städer. Minskningen ökar i större städer.

Även fast övergången av bilister blir begränsad ses att resandet ökar avsevärt vilket gör att även kostnaderna för kollektivtrafiken ökar kraftigt. Dessutom försvinner intäkterna för biljetter och det kan behövas en ökning av kapaciteten.

Att överväga nolltaxa i landsbygdstrafik där efterfrågan är låg och består mestadels av skolelever kan vara en idé då det går att använda sig av fordon som inte har biljetmaskin exempelvis taxifordon (Holmberg, 2013).

3.4 Bebyggelsens utformning

På lång sikt påverkar bebyggelsens utformningen och lokalisering möjligheterna för att kunna erbjuda kollektivtrafik där standarden är hög. I ett område med hög täthet och väl samlad bebyggelse är det lättare att skapa en väl fungerande linjebunden kollektivtrafik. Ett samhälle som är glest och utspritt, byggt med bilen som norm, är svårare att försörja med kollektivtrafik (Holmberg, 2013).

De flesta studier som gjorts kring hur bebyggelsens lokalisering och utformning påverkar kollektivtrafikresandet är baserade på storstäder och stadsregioner. Antalet studier om hur resandet påverkas på regional nivå är färre. Efter att Holmberg (2013) studerat ett flertal studier (svenska och norska, eftersom att deras vanor i hög grad liknar svenskarnas) drar han slutsatsen att de faktorer som påverkar resandet och färdmedelsfördelningen är följande: ortens täthet – hur många invånare det bor per yta, ortens storlek, hur självförsörjande orten är med arbetsplatser, avstånd till regioncentrum, tillgång till handel och service, om det finns tågförbindelse och hur kollektivtrafikens turutbud ser ut (Holmberg, 2013).

En annan sak att tänka på är att järnvägens attraktionskraft avtar efter ca 600 meter från stationen (Bjerkemo, 2015).

När det gäller busstrafiken är det bra att tänka på utformningen av enskilda bebyggelseområden och hur deras gatunät är utformade då detta påverkar dess förutsättningar. Målet är att utforma linjedragningen så att den befinner sig så centralt som möjligt (Holmberg, 2013).

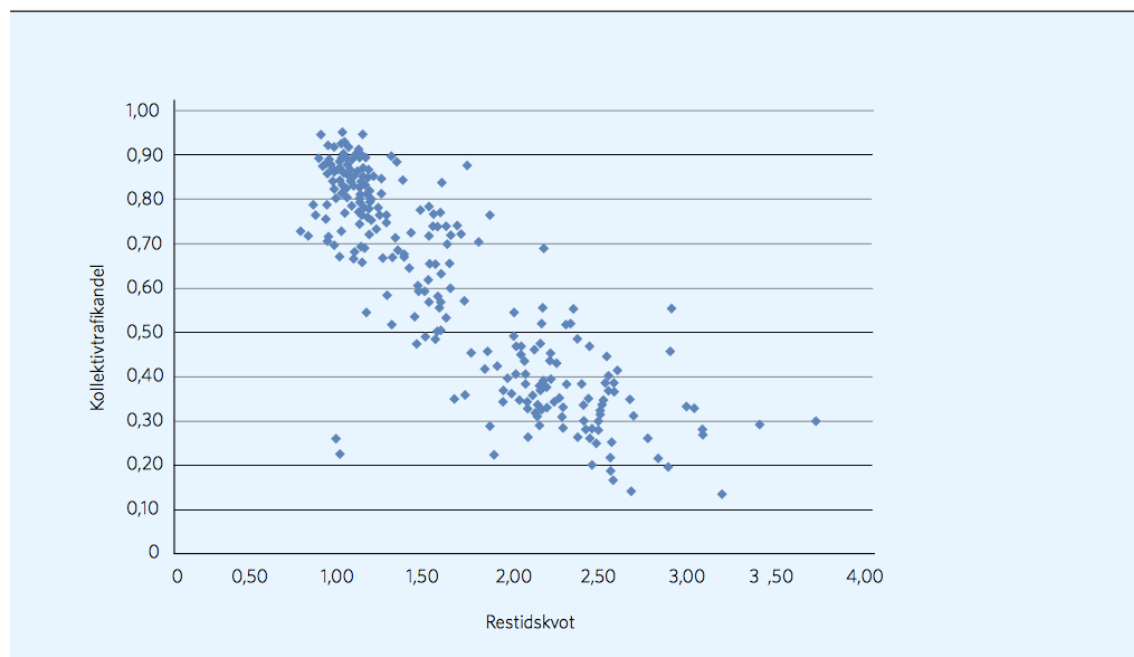
Tillgång till parkering och dess prissättning har stor påverkan på vilket färdmedel som resenären väljer. Detta incitament är något som kommunen ensam råder över (Holmberg, 2013).

3.5 Restid och punktlighet

Kollektivtrafikresor innehåller flera delresor och väntetider, vilket gör att den totala restiden oftast blir längre än med bil. Som kollektivtrafikresenär är man även bunden till en tidtabell och ofta är gångavståndet mellan hållplats och resmål längre än vad det är mellan parkeringsplats och resmål (Holmberg, 2013).

För att jämföra kollektivtrafikresor och bilresor kan man använda sig av kvalitetsmättet restidskvot. Restidskvot räknas ut genom att dividera den restid som det tar att göra med kollektivtrafik (gångtid till och från hållplats/station,

väntetid, åktid och eventuell bytestid) med restiden för samma resa med bil (gångtid till och från parkering, åktid, letande av parkering) (Persson, 2015b). En ökning av restidskvoten gör att andelen som åker kollektivt snabbt minskar. Om kvoten överstiger ungefär 2 kommer färdmedelsvalet att förändras i avtagande takt när kvoten stiger (Holmberg, 2013), se figur 5 nedan.



Figur 5 Bilden visar hur kollektivtrafikandelen varierar beroende på restidskvoten (Trafikverket, 2012).

Kontentan av detta är att om restiden med bil är avsevärt kortare än med kollektivtrafiken kommer det krävas att kollektivtrafiken förbättras avsevärt för att det ska påverka färdmedelsvalet. En studie som gjorts i Berlin visade att marknadsandelen för kollektivtrafik kunde uppnå 80 % om restidskvoten låg mellan 1,5 och 2.

Kvoten varierar beroende på vilken typ av resor som studeras. Längre resor i den regionala trafiken har till exempel en lägre kvot på under 1,5 eftersom gångtid och väntetid inte har så stor betydelse på dessa resor. Däremot har resor som inte går till centrum specifikt höga kvoter (Holmberg, 2013).

Det finns två typer av väntetider; en när du väntar på hållplatsen, den andra är den tid du kommer för tidigt till hållplatsen, denna benämner Holmberg (2013) som *dold väntetid*. De två väntetiderna värderas helt olika.

Väntetiden vid hållplats är vid längre turintervall i regel 5-7 minuter och vid turintervall under tio minuter är väntetiden i regel halva turintervall.

Resenärer som har de kortare turintervallerna känner sig inte bundna till tidtabellen och upplever därför inte olägenheten av att vara bunden till tidtabellen (Holmberg, 2013).

I de fall där kollektivtrafikresenären blir tvingad till att göra byte har det visat sig att uppemot 20 % av de möjliga resenärerna avstår från att resa med förbindelsen. I Stockholm har det gjorts en studie som visar att bytesplatser som är väl utformade och där tidtabellen är anpassad kan motståndet mot att byta minskas avsevärt. Det ska även påpekas att i städer med hög turfrekvens är motståndet mot att byta lägre (Holmberg, 2013).

Pålitlighet kan delas upp i punktlighet och regularitet. Punktlighet är *avvikelser från tidtabellen* och regularitet är *hur intervallen mellan fordon varierar*.

Vid lågt turintervall är det viktigast med punktligheten eftersom att resenären då anpassat resan efter tidtabellen och är känslig för avvikelser från denna. När det gäller turer med korta turintervall är det regulariteten som är viktigast för då bryr resenären inte sig om tidtabellen. Det som kan vara problematiskt med korta tidsintervall är att fordonen kan bli försenade och klumpa ihop sig när belastningen är hög. Detta gör att regulariteten blir mer och mer försämrad (Holmberg, 2013).

Att kunna lita på att kollektivtrafiken avgår när den ska är viktigt. Om detta brister skapar det irritation och osäkerhet vilket gör att resenären tar till marginaler vilket leder till en längre total restid (Holmberg, 2013).

Det finns två effekter med en hög reshastighet. Den ena är att fordonen kan utnyttjas på ett effektivare sätt vilket gör att frekvensen kan ökas. Den andra effekten är att restiden för resenärerna kan minskas (Holmberg, 2013).

3.6 Prioritering

Prioritering av busstrafik kan göras på en rad olika sätt, exempelvis genom att prioritera bussarna i ljussignaler, ha separata körfält, genomkörning i cirkulationsplatser, ha bussgator och genom hållplatsens utformning (Holmberg, 2013).

Att tänka på är att oftast är tidsförluster vid hållplatser större än vid ljussignaler och andra trafikstörningar, på grund av exempelvis bussens utformning, viseringstid och hur påstigning kan ske. Det är därför viktigt att tänka på att avstånden mellan hållplatserna inte är för korta. Avståndet på stomlinjer bör vara 600-800 meter och i mer centrala delar något kortare och längre ute på landsbygden (Holmberg, 2013).

3.7 Information och marknadsföring

Med information menas i detta fall direkt budskap om hur resenären kan resa i systemet och med marknadsföring menas mer generell information om kollektivtrafiken och fördelarna med den (Holmberg, 2013).

För att åka kollektivt krävs det en viss kunskap, det gäller att veta vilket utbud som finns, om det går förbindelse hela vägen dit man ska, om det krävs byte, vilka avgångar finns det, vad är priset och hur betalning sker. Det finns många saker som kollektivtrafikresenären behöver ha koll på. Om denna information brister någonstans kan det uppstå en barriär för den som är ovan. Men även en van resenär kan känna sig osäker då denne oftast bara känner till vissa delar av utbudet.

För att lyckas förmedla information är en grundförutsättning att kollektivtrafiksystemets uppbyggnad är översiktligt och enkelt (Holmberg, 2013).

För att informationen ska fungera så bra som möjligt måste den innefatta hela resan; före resan, under resan och efter resan.

Det finns några huvudprinciper om hur informationen ska vara utformad. Dessa är: enkel, entydig, lättförståelig, logisk och fullständig (Holmberg, 2013).

Ett alternativ till att få ut information om förseningar är att resenären kan abonnera på denna information. Denna möjlighet finns i några städer och vanligen fås informationen via sms. Missnöjet över förseningar kan troligen minskas genom denna möjlighet (Holmberg, 2013).

Gällande marknadsföring så ska denna vara relevant och den ska stå i förhållande till vad som faktiskt erbjuds (Holmberg, 2013).

3.8 Ekonomiska incitament

Ekonomiska incitament kan medverka till att resenärerna väljer att ändra sitt val av färdmedel. Exempel på sådana incitament är subventionerat periodkort och förmånsbil, tillgång och kostnad för parkering och ändrat reseavdrag (Holmberg, 2013).

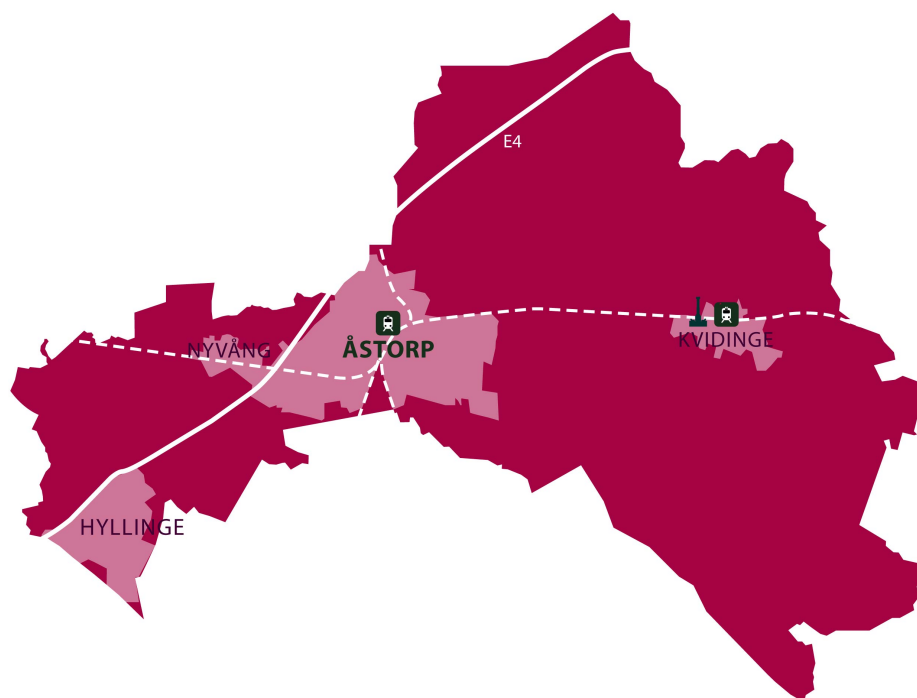
Det reseavdrag som kan göras i dagsläget kan göras för resor till och från arbetet och gäller bara för de utgifter som överstiger 10 000 kronor. För kollektivtrafikresor måste arbetsplatsen ligga minst 2 kilometer från resenärens bostad. Avdraget gäller för det billigaste färd sättet och normalt sett för en resa till arbetet respektive en resa hem från arbetet (Skatteverket, 2015).

För att gynna kollektivtrafiken skulle en alternativ modell vara att alla får göra avdrag med samma belopp och det skulle enbart bero på vilket avstånd resenären har mellan arbete och bostad, vilket färdmedel som används skulle inte ha någon betydelse (Holmberg, 2013).

WSP (2012) visar i en studie att om reseavdraget skulle slopas så skulle transportarbetet med bil för arbetsresor minska, i Norrland skulle det minska med 23 % och med 19 % i Mälardalen. Detta skulle resultera i att kollektivtrafikresandet ökade med 5 % i Norrland och i Mälardalen skulle det minska med 3 %. Sett till koldioxidutsläppen skulle dessa då minska med 16 % i både Norrland och Mälardalen (WSP, 2012).

Holmberg (2013) konstaterar att det tyvärr finns mycket lite information om hur förändringar inom kollektivtrafiken påverkar bilresandet, men oftast är effekterna små. Men tittar vi på förändringar i bilsystemet så påverkar det kollektivtrafikresandet. Om restiden med bil ökar med 10 % så kommer antalet kollektivtrafikresenärer att öka med 2,5 % (Holmberg, 2013).

4 Åstorps kommun



Figur 6 Kartbild över Åstorps kommun (Åstorps kommun, 2015f).

4.1 Invånare och näringsliv

Åstorps kommun består av fyra större tätorter vilka är Åstorp, Kvidinge, Hyllinge och Nyvång (Åstorps kommun, 2015a), se figur 6.

Kommunen är belägen i nordvästra Skåne och har en ytarea på 92 kvadratkilometer. År 2014 hade Åstorps kommun 14 927 invånare. Medelåldern på befolkningen är något lägre än i resten av Sverige (Nationalencyklopedin, 2015b). I Åstorp är medelåldern 39,9 år (SCB, 2015a) och i Sverige är den 41,2 år (SCB, 2015b). Runt 90 % av invånarna är bosatta i tätorterna och av dessa bor 65 % i centrala Åstorp (Nationalencyklopedin, 2015b).

Åstorps kommuns lokala näringsliv är mycket differentierat. Det finns omkring 1000 aktiva företag, 320 av dessa är aktieföretag. Det område som sysselsätter flest människor är handel och logistik (Åstorps kommun, 2015b).

4.2 Geografi

Ledstjärnorna i Åstorps kommuns turistsatsning är natur och kultur. Det varierande landskapet ger enastående skönhetsupplevelser och Söderåsens bokskogar ger rekreativsmöjligheter (Åstorps kommun, 2015c).

Några naturområden som återfinns i kommunen är bland annat före detta gruvområde i Hyllinge, strövområden som Tingvalla och Prästmarken, Skåneleden, Tommarps Ene och kanotleden i Rönne å (Åstorps kommun, 2015d).

4.3 Kommunikationer

Det finns goda kommunikationer till och från kommunen med riksväg 21, länsväg 112, E4 och kollektivtrafik i form av tåg och bussar (Åstorps kommun a).

När det gäller kollektivtrafiken har Åstorps kommun både pågatågs- och bussförbindelse, se figur 7.

Med tågen kan invånarna i Åstorp åka till Helsingborg i väst och Kristianstad i öst med tåglinje 5. Under dagtid fram till ungefär klockan 21.00 kör tågen med halvtimmestrafik mellan Helsingborg och Åstorp, och 1-timmestrafik mellan Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad. På vardagskvällar efter klockan 21.00 och på helger kör de med 1-timmestrafik (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga VII.

Med bussarna kan Åstorps invånare åka Markaryd – Örkelljunga – Helsingborg med linje SkE10, Ängelholm – Åstorp med linje 514, Åstorp – Billesholm med linje 229, Åstorp – Helsingborg med linje 520 (Skånetrafikens tidtabeller, 2015).

SkE10 har på vardagar 1-timmestrafik under dagtid och på helgen varierar den mellan 1-timmes- och 2-timmarstrafik, första avgången varierar mellan lördagen och söndagen då den på lördagen går klockan 8.17 och på söndagen 10.17 från Helsingborg. Det är inte heller alla bussar som går hela vägen till Markaryd, ungefär varannan buss går hela vägen dit (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga II.

Linje 514 kör endast vardagar fram till ungefär klockan 18 och linjen kör mestadels med 1-timmestrafik (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga VI. Linje 229 kör även den enbart på vardagar med en tur på morgonen och två turer på eftermiddagen (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga V.

Linje 520 har på vardagarna halvtimmestrafik fram till klockan 19.45 därefter 1-timmestrafik. På lördagar är det mestadels 1-timmestrafik på dagtid och på kvällen efter klockan 19.45 är det mer än två timmar mellan turerna. På söndagar är det 1-timmestrafik på eftermiddagen och 2-timmarstrafik resten av dagen (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga IV.

Kvidinge har enbart pågatågsförbindelse med linje 5, Kristianstad – Hässleholm – Helsingborg. Tågen går med 1-timmestrafik alla dagar i veckan (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga VII.

Nyvång och Hyllinge har endast bussförbindelse.

Invånarna i Nyvång kan åka med linje Ske10, Markaryd – Örkelljunga – Helsingborg, och linje 520, Åstorp – Helsingborg.

De som bor i Hyllinge kan åka med linje 520, Åstorp – Helsingborg, linje Ske10, Markaryd – Örkelljunga, och linje 230, Teckomatorp – Svalöv – Kågeröd – Billesholm – Bjuv – Helsingborg (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga IV.

Linje 230 kör med halvtimmestrafik på vardagsmorgnar. Mellan Bjuv och Helsingborg kör den sedan med timmestrafik resten av dagen. Mellan Bjuv och Teckomatorp/Svalöv kör den med 1-timmestrafik större delen av dagen förutom under rusningstid på morgon och eftermiddag. På helgen kör linjen med 2-timmestrafik mellan Bjuv och Helsingborg och 1-timmestrafik mellan Bjuv och Teckomatorp/Svalöv (Skånetrafikens tidtabeller, 2015). Se bilaga III.



Figur 7 Karta över Åstorps kommun och dess kollektivtrafiklinjer (Skånetrafiken, 2015).

5 Resultat från tidigare gjorda resvaneundersökningar

5.1 Resvanor syd 2013

Resvanor syd 2013 är en resvaneundersökning gjord på ett urval av boende i Skåne. Syftet med undersökningen var att ta reda på hur befolkningen reser i Skåne och deras möjligheter att använda sig av olika färdmedel.

Undersökningen har genomförts som en postenkät, men det har även funnits möjlighet att redovisa genom en webbsida. Åldern på de medverkande var 15-84 år. Insamlingen har skett år 2013 i oktober till november under en femveckorsperiod. De medverkande har fått redovisa alla sina genomförda förflyttningar som gjorts under en särskild mättag och de har även fått besvara frågor om sin bakgrund och sin tillgång till olika färdmedel (Sweco, 2014).

När data har hämtats från resvaneundersökningen har det utgått från de egna intervjufrågorna och liknande data som funnits med i undersökningen har studerats.

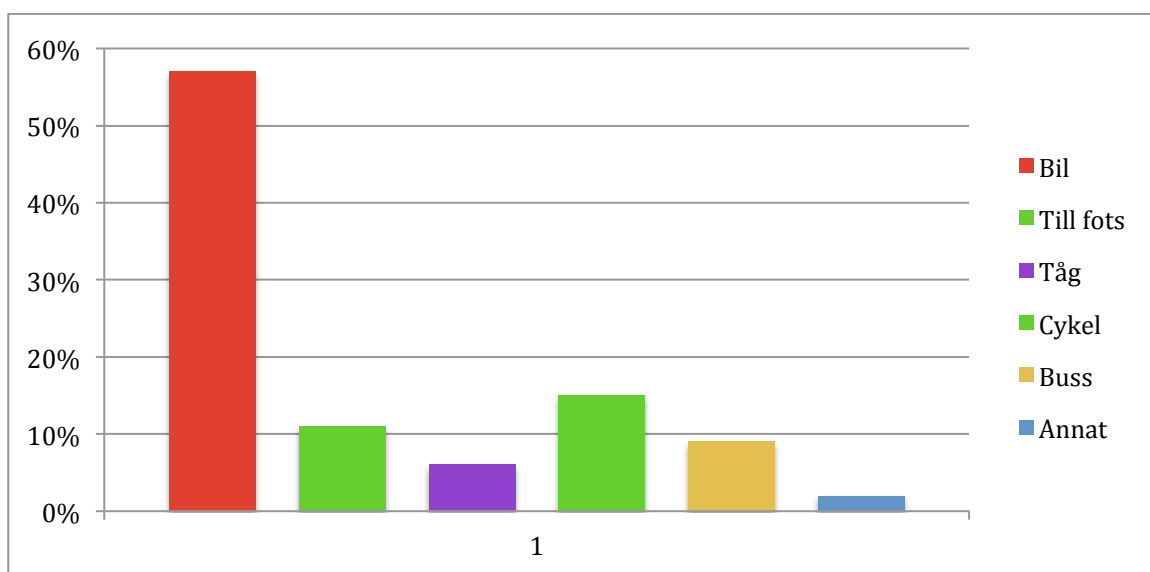
Följande data är hämtad från HM Skåne (2015), där deras web-verktyg under rubriken Resvanor syd 2013 har använts.

5.1.1 Skåne

Resvaneundersökningen är baserad på totalt 24 497 svar.

Undersökningen som gjordes först år 2007, och följdes sedan upp år 2013 visar att bil är det absolut vanligaste färdmedlet som användes i länet.

Figur 8 visar att i Skåne var det 57 % som valde bilen, 15 % cyklade, 11 % gick, 9 % åkte buss, 6 % åkte tåg och 2 % tog sig fram på annat sätt.



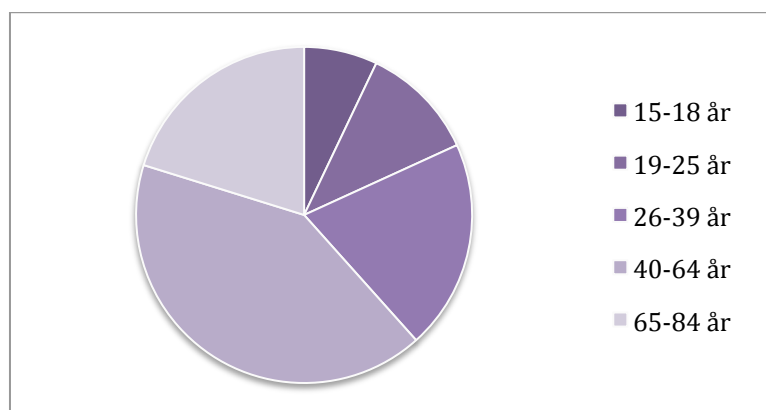
Figur 8 Färdmedelsfördelning i Skåne 2013.

De som gjorde flest antal resor år 2013 var mellan 26-39 år och de som var mellan 65-84 år gjorde färst antal resor. De längsta resorna gjorde de som var mellan 40-64 år och de kortaste resorna gjorde de mellan 15-18 år.

I en jämförelse mellan mätningen år 2007 och 2013 har resandet sjunkit. Som mest har det sjunkit i åldersgruppen 19-25 år. När det gäller reslängden har även den minskat i de flesta åldrarna, det var endast 15-18 -åringarna och 65-84 -åringarna som år 2013 gjorde längre resor än 2007. I snitt reste skåningarna 2,3 resor per person och dag, reslängden var 56,1 km per person och dag.

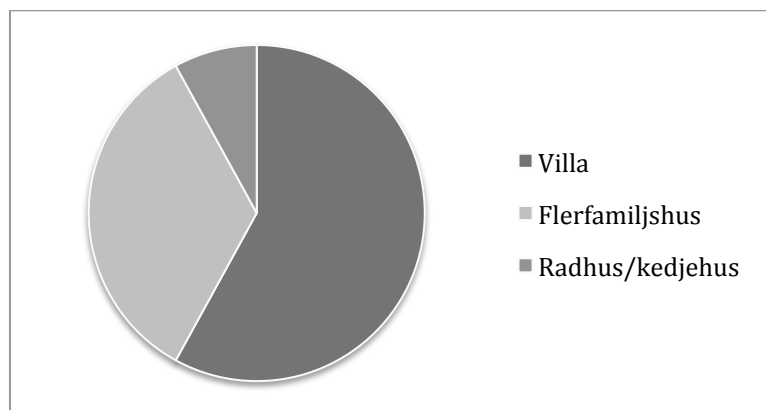
5.1.2 Åstorps kommun

Om vi då tittar närmre på resenärerna i Åstorps kommun kan vi se att 49 % av de medverkande var män och 51 % var kvinnor. Totalt antal medverkande i kommunen var 146 stycken och svaren är baserade på 275 resor. I figur 9 visas att bland de som deltog var de flesta i åldern 40-64 år, 41 %, 21 % var 26-39 år, 20 % var 65-84 år, 11 % var 19-25 år och 7 % var 15-18 år.



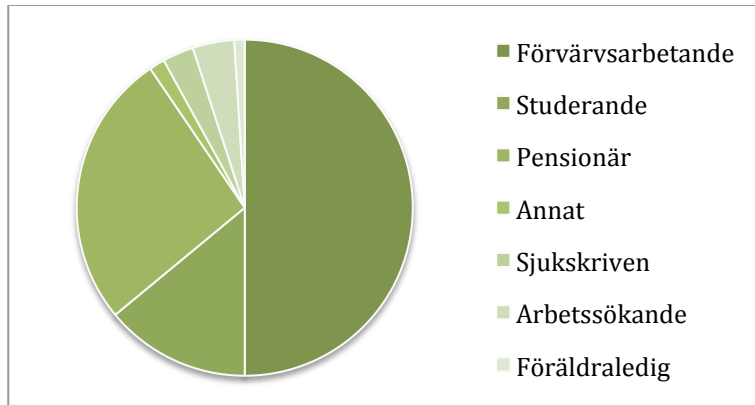
Figur 9 Åldersfördelning hos de svarande i Resvanor syd 2013.

Figur 10 visar att den vanligaste bostadsformen var villa, 58 %, 34 % bodde i flerfamiljshus och 8 % i radhus/kedjehus.



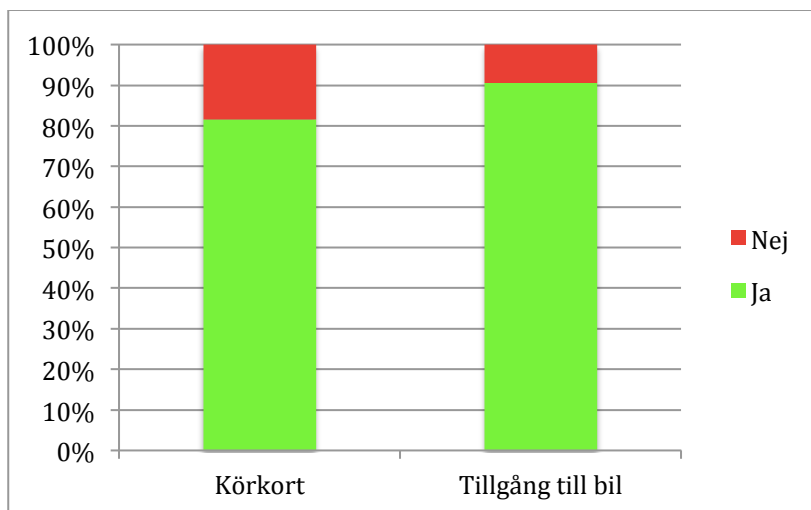
Figur 10 Bostadsfördelning.

Tittar vi på de medverkandes sysselsättning, se figur 11, så var 50 % förvärvsarbetande, 26,5 % var pensionärer, 14 % var studerande, 4 % var arbetsökande, 3 % var sjukskrivna, 1 % var föräldralediga och 1,5 % hade någon annan sysselsättning.



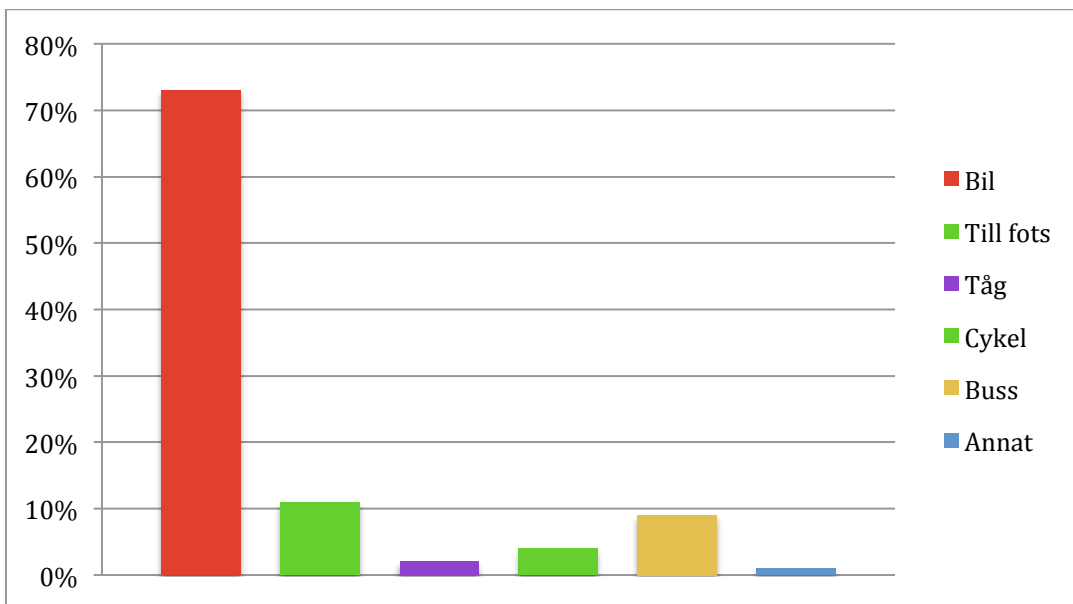
Figur 11 Sysselsättning hos de medverkande.

I figur 12 ses att av de som deltagit i undersökningen hade 81,5 % körkort och resterande hade inte något körkort. 90,5 % av de som medverkade ägde en eller flera bilar och 9,5 % hade ingen bil.



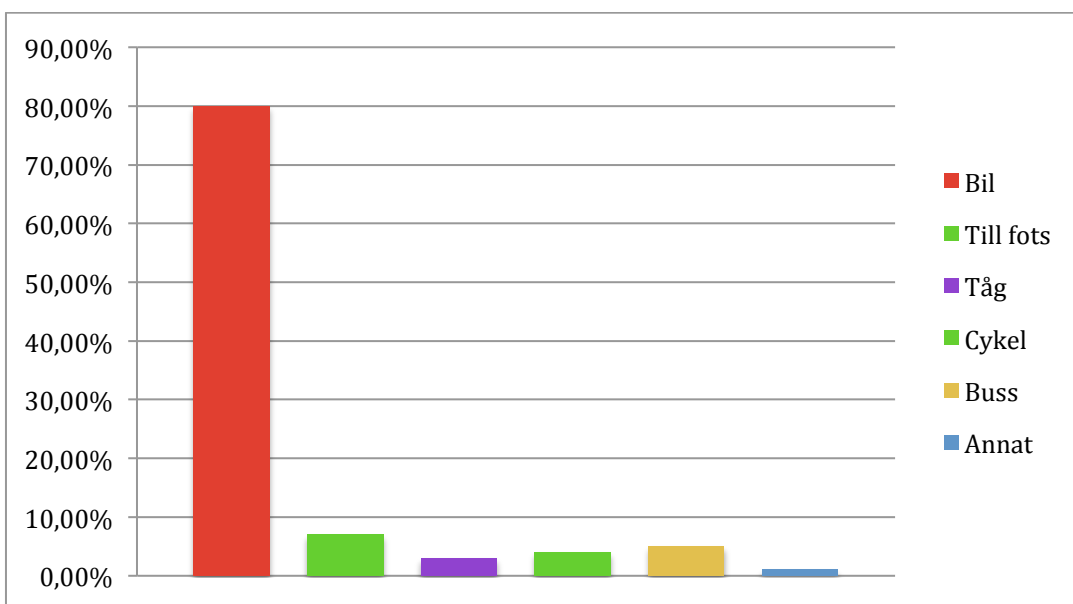
Figur 12 Andel som hade körkort respektive bil.

Figur 13 visar att den vanligaste huvudfärdmedlet som användes var bil, 73 % använde sig av detta. 11 % gick dit dem skulle, 9 % åkte buss, 4 % cyklade, 2 % åkte tåg och 1 % använde sig av något annat färdmedel.



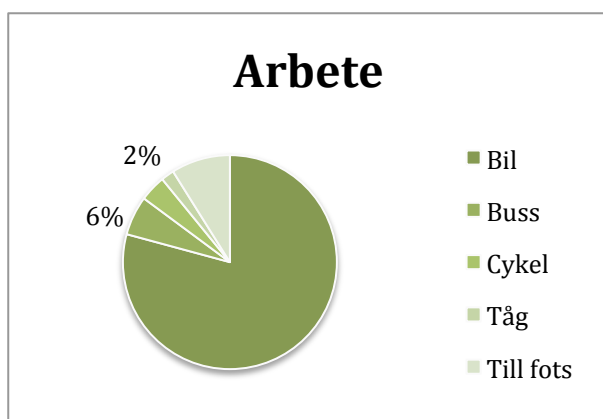
Figur 13 Färdmedelsfördelning i Åstorps kommun år 2013.

År 2007 såg färdmedelsfördelningen lite annorlunda ut, se figur 14. Då var det 80 % som använde bil som huvudfärdmedel, 11 % gick, 5 % åkte buss, 4 % cyklade, 3 % åkte tåg och 1 % tog sig fram på något annat sätt.

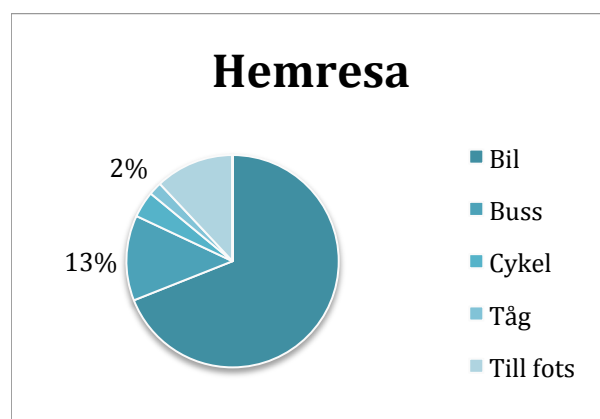


Figur 14 Färdmedelsfördelning i Åstorps kommun år 2007.

Enligt den gjorda undersökningen gjorde resenärerna enbart resor till sitt arbete och hemresor. En närmre titt på kollektivtrafikresorna visar att 2 % av arbetsresorna skedde med tåg och 6 % med buss, se figur 15. Av hemresorna bestod 13 % av bussresor och 2 % av tågresor, se figur 16.



Figur 15 Resefördelning för arbetsresor.



Figur 16 Resefördelning för hemresor.

5.2 Kollektivtrafikbarometern

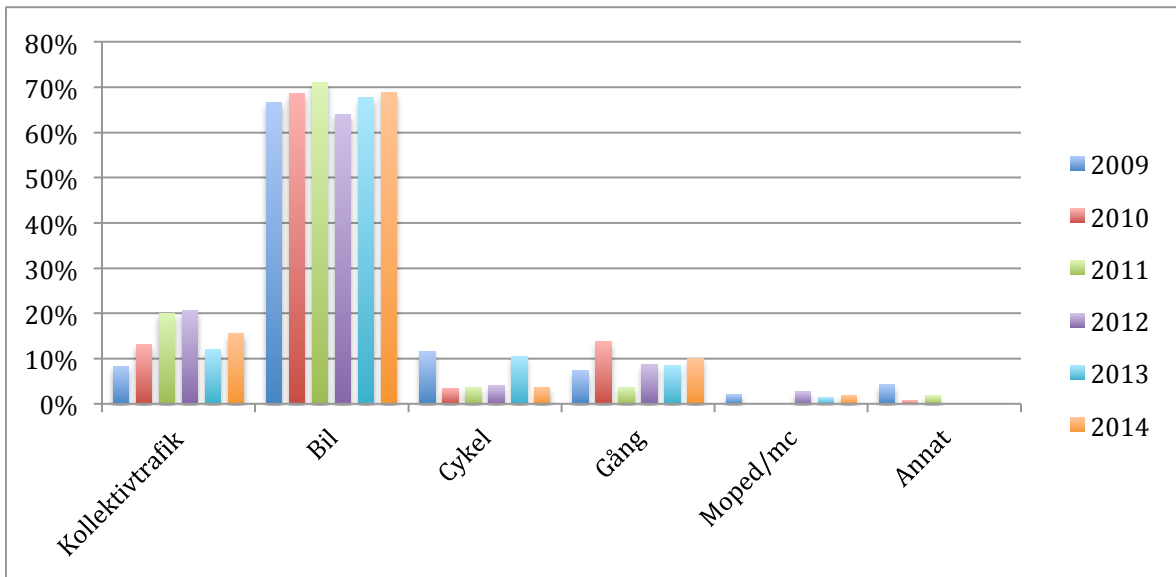
Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som har genomförts sedan år 2000. Undersökningen genomförs månadsvis via telefon på ett representativt urval av det svenska folket. De medverkande är i åldern 15-75 år. Det som undersöks är de tillfrågades åsikter om hemortens kollektivtrafik och deras förflyttningar dagen före intervjun (Ipsos, 2015).

Följande data är hämtad från Kollektivtrafikbarometern (2015), deras web-verktyg.

För att kunna göra en jämförelse mellan Resvanor syd 2013 och kollektivtrafikbarometern har jämförelsedata hämtats från år 2013.

År 2013 var det 68 % som uppgav bil som färdmedel, 12 % åkte med kollektivtrafiken, 11 % cyklade, 8 % gick och 1 % körde moped eller mc.

En titt på hur färdmedelsfördelningen för Åstorps kommun har varierat mellan år 2009 och 2014 kan ses i figur 17. Här kan ses att kollektivtrafikanvändningen ökade mellan år 2009 och 2012, därefters sjönk den med nästan 9 % för att åter igen öka med nästan 4 % till år 2014. Bilanvändningen har varierat under de studerade åren men var som högst år 2012. Cykelanvändningen var som högst år 2009 och 2013 med ungefär 11 % och låg resterande år runt 4 %.



Figur 17 Resefördelningen för Åstorps kommun under några sammanhängande år.

6 Resultat från gjorda intervjuer

I examensarbetet har en del varit att göra egna intervjuer. Intervjufrågorna finns som bilaga I.

När frågorna till intervjuerna valdes ut så var det av intresse att undersöka hur den intervjuade gruppens sammansättning såg ut och det frågades därför om kön, ålder, typ av boende, bostadsort och sysselsättning. Detta togs även med för att om det fanns tid i så skulle det kunna undersökas hur resandet såg ut inom olika grupper.

Om den intervjuade var bosatt inom kommunen eller ej var relevant eftersom arbetet handlar om Åstorps kommun och vid intervjuerna kunde det hända att någon som bor utanför kommunen blev intervjuad och då var det intressant att få veta det.

När det gällde de medverkandes resvanor med olika färdmedel och målpunkt med kollektivtrafikresan ansågs dessa data högst relevanta för arbetet.

Avståndet som de medverkande hade till närmsta busshållplats eller tågstation var av intresse för att eventuellt kunna relatera till om de valde bilen istället för kollektivtrafiken. Det finns undersökningar som visar att om resenären har mer än 600 meter till stationen så sjunker viljan att åka kollektivt (Bjerkemo, 2015).

Hur resenären upplevde kollektivtrafiken var av intresse för att få ett helhetsomdöme från de intervjuade.

Anledningen till varför de valde att åka med kollektivtrafiken ansågs intressant och relevant för arbetet då det eventuellt kan dras slutsatser till var eventuella förändringar bör göras. På denna fråga kunde resenären göra flera val.

Priset var av intresse för att veta hur synen på detta såg ut och om det kanske skulle behöva göras något för att få fler att välja att åka med kollektivtrafik.

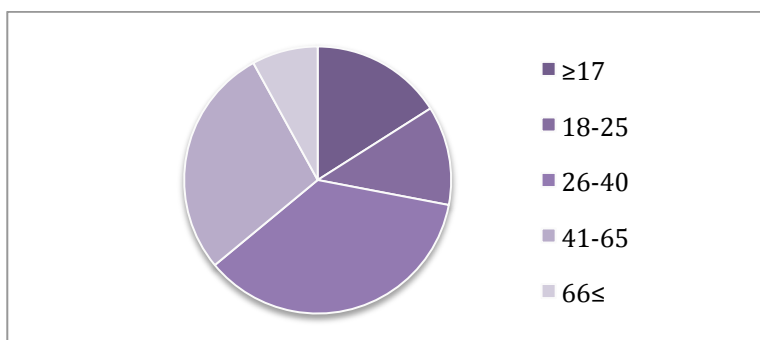
De intervjuades innehav av körkort och bil, och även tillgång till bil var av intresse eftersom det skulle kunna ha betydelse för hur ofta de åkte med kollektivtrafik.

Anledningar som skulle kunna öka individens kollektivtrafikanvändning togs med för att få lite fria tankar och åsikter kring detta och känna av hur resenärerna ville att kollektivtrafiken skulle förbättras.

Totalt har 50 individer blivit intervjuade, av de medverkande var 68 % kvinnor och 32 % män.

6.1 Åldersfördelning

Figur 18 visar att 36 % av de medverkande var 26-40 år, 28 % var 41-65 år, 16 % var yngre än 17 år, 12 % var 18-25 år och 8 % var över 66 år.



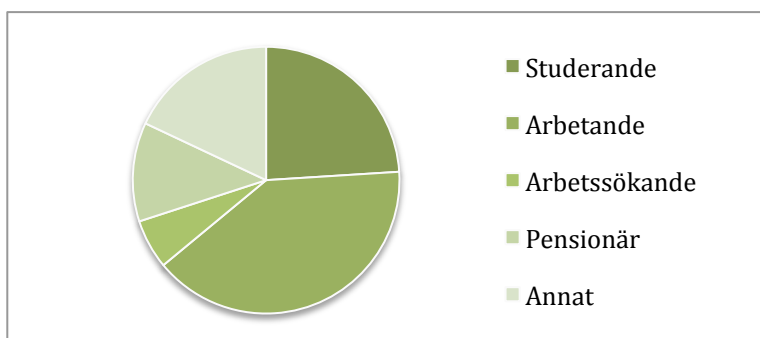
Figur 18 Åldersfördelningen på de intervjuade.

En närmre titt på de olika tätorterna i kommunen visar att fördelningen mellan de olika åldersgrupperna såg ungefär likadan ut i Hyllinge och Kvidinge, majoriteten var i åldern 26-40 år. I Åstorp var åldersfördelningen relativt jämn.

Av de som bodde utanför Åstorps kommun var majoriteten i åldern 41-65 år.

6.2 Sysselsättning

Av de som har intervjuats var 40 % arbetande, 24 % var studerande, 12 % var pensionärer, 6 % var arbetssökande och resterande 18 % hade någon annan sysselsättning, se figur 19.

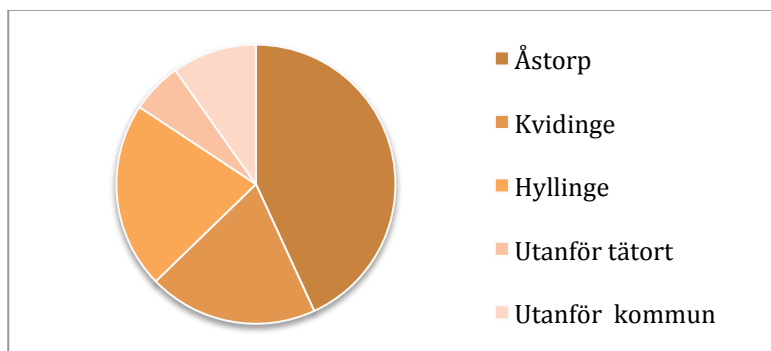


Figur 19 Sysselsättning hos de intervjuade.

I alla tätorter var största andelen arbetande, dock delades förstaplatsen i Åstorp med studerande. Andraplatsen var i samtliga andra orter studerande.

6.3 Bostadsort

I figur 20 ses att 44 % av de intervjuade var bosatta i Åstorp, 22 % i Hyllinge, 20 % i Kvidinge, 6 % utanför tätorterna men inom kommunen och 10 % var bosatta utanför kommunen. En av de intervjuade bodde i två av kommunens orter därför blir procentsatsen över 100 %.

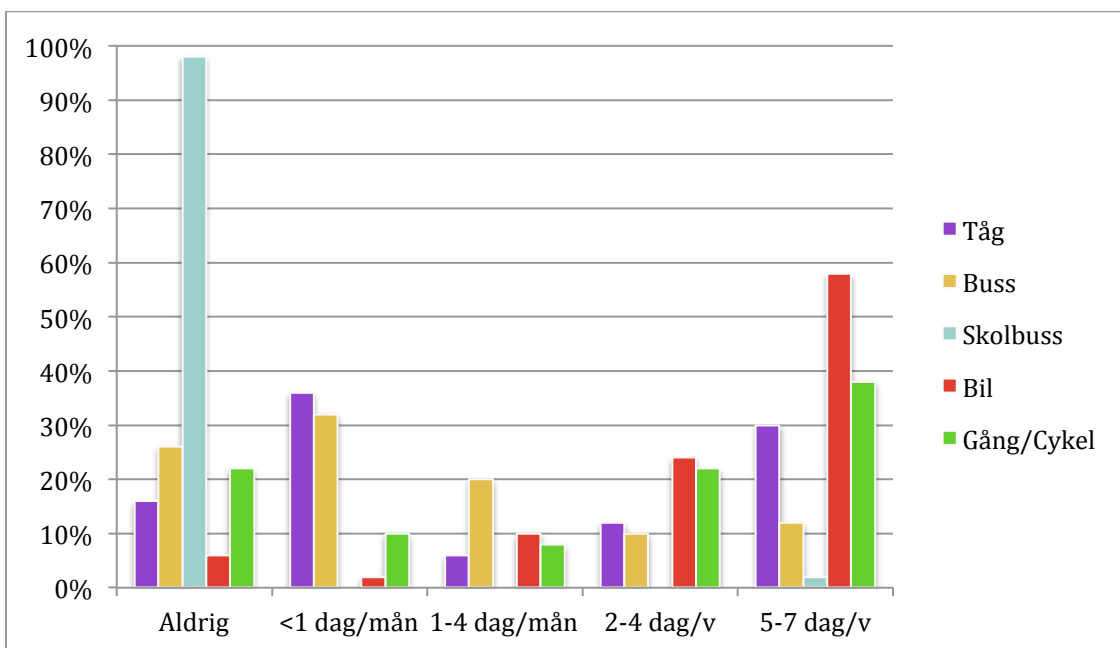


Figur 20 Bostadsort hos de intervjuade.

6.4 Färdmedelsval

Figur 21 visar de medverkandes färdmedelsval. Bil var det färdmedel som användes mest, 58 % valde att åka/köra bil 5-7 dagar i veckan. Det vanligaste därefter var att de gick eller cyklade, 38 % angav att de gjorde detta 5-7 dagar i veckan. Därefter var det 30 % som angav att de åkte tåg 5-7 dagar i veckan och 12 % åkte buss 5-7 dagar i veckan. Endast 2 % av de intervjuade åkte skolbuss 5-7 dagar i veckan.

En uppdelning i de olika färdmedlerna visar att det var vanligast att de intervjuade valde bilen 5-7 dagar i veckan, 38 %. Gick och/eller cyklade gjorde flest 5-7 dagar i veckan. Buss och tåg åkte majoriteten av de medverkande mindre än 1 gång i månaden, 32 % respektive 36 %. De flesta av de som medverkade åkte aldrig skolbuss.



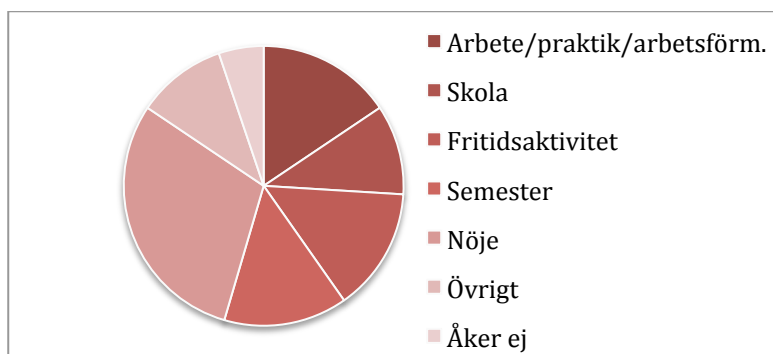
Figur 21 Färdmedelsval hos de intervjuade.

Fördelningen såg ungefär likadan ut i samtliga tätorter. Det som skiljde sig var att bland de som bodde utanför kommunen var det vanligast att gå och/eller cykla 5-7 dagar i veckan. En sak till som skiljde sig var att 55 % av de som bodde i Kvidinge angav att de aldrig åkte buss, i övriga orter och för de som inte bodde i kommunen låg denna andel runt 20 %. För de som bodde utanför kommunen syns ett högre användande av buss än i Åstorps kommuns tätorter, 40 % jämfört med runt 20 %. I Hyllinge syns en tydlig skillnad från de övriga gällande tåg som färdmedel, här var det ungefär 36 % som aldrig åkte tåg jämfört med runt 10 % för de övriga i kommunen och 0 % för de som bodde utanför kommunen. I Hyllinge var det även en större andel än övriga som aldrig gick, ungefär 36 % jämfört med ca 20 % i orter i Åstorps kommun och 0 % för de som bodde utanför kommunen.

När det gäller gång och/eller cykel som färdmedel 2-4 dagar i veckan eller 5-7 dagar i veckan varierade detta mellan de olika orterna. Det låg från ungefär 36 % och uppåt.

6.5 Orsak

Orsaken till att de medverkande åkte med kollektivtrafik ses i figur 22. Den vanligaste orsaken till kollektivtrafikresorna var bland de medverkande att de skulle på något nöje, 46 % angav detta som en anledning. Näst vanligast var arbete, 24 %, och på tredje plats var det till fritidsaktivitet och semester med 22 %. På en fjärde plats hamnade skola och övrigt med 16 %. 10 % angav att de aldrig åkte med kollektivtrafik.



Figur 22 Orsak till att åka med kollektivtrafik.

Vid en titt på hur det ser ut i orterna ses att Hyllinge skiljde sig från de övriga, här var den vanligaste orsaken till att åka med kollektivtrafiken att de skulle åka på semester. Andra- och tredjeplatserna varierade mellan de olika tätorterna.

I Åstorp var den näst vanligaste orsaken arbete/praktik/arbetsförmedling, skola eller fritidsaktivitet. Den tredje vanligaste orsaken var övrigt ärende.

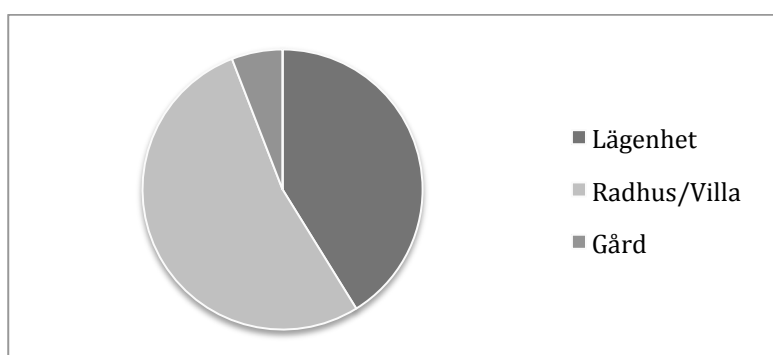
Den näst vanligaste orsaken i Hyllinge var nöje, och det tredje vanligaste svaret var att de inte åker kollektivt.

I Kvidinge var den näst vanligaste orsaken att de skulle på semester och den tredje var övrigt ärende.

Av de som bodde utanför Åstorps kommun var den näst vanligaste orsaken till kollektivtrafikresan arbete/praktik/arbetsförmedling och den tredje vanligaste var fritidsaktivitet.

6.6 Boendeform

Av de tillfrågade var det 54 % som bodde i villa, 42 % bodde i lägenhet och 6 % bodde på gård, se figur 23. En medverkande bodde på två ställen därav fler boende än antal intervjuade.

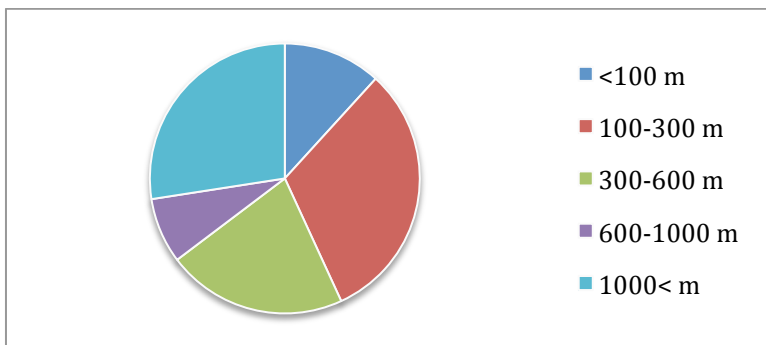


Figur 23 Boendeform hos de intervjuade.

I denna fråga utmärkte sig Åstorp från de övriga. Av de som bodde här bodde majoriteten i lägenhet. Medan övriga orter hade en klar majoritet av boende i radhus/villa.

6.7 Avstånd till närmsta busshållplats/tågstation

Figur 24 visar att det vanligaste avståndet som de intervjuade hade till närmsta busshållplats eller tågstation var mellan 100-300 meter. Det rörde sig om 32 %. Därefter var det 28 % av de intervjuade som hade ett avstånd på mer än 1000 meter. Och strax därefter var det 22 % som hade mellan 300-600 meter. 12 % hade mindre än 100 meter och 8 % hade mellan 600-1000 meter till närmsta busshållplats eller tågstation.

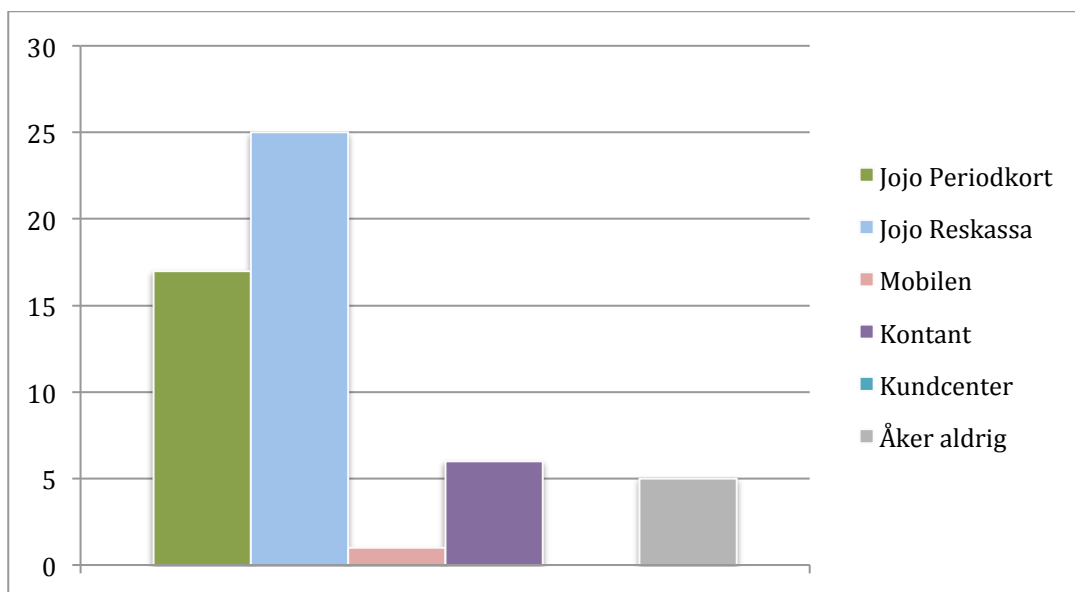


Figur 24 Avstånd till närmsta tågstation/busshållplats för de intervjuade.

I samtliga tätorter i kommunen var det vanligast att de som intervjuats hade 100-300 meter till närmsta busshållplats eller tågstation. Men i Åstorp delades förstaplatsen med mer än 1000 meter och i Kvidinge var det lika stor andel mellan 100-300 meter, 300-600 meter och mer än 1000 meter. För de som bodde utanför kommunen var det vanligast att de medverkande hade mer än 1000 meter.

6.8 Betalningssätt

I figur 25 ses hur de intervjuade valde att betala sin kollektivtrafikresa. Det vanligaste betalningssättet var Jojo reskassa, 50 % betalade på detta sätt. Näst vanligast var att de hade Jojo periodkort, det rörde sig om 34 %. 12 % uppgav att de betalade kontant och endast en betalade med sin mobiltelefon. Resterande av de intervjuade uppgav att de aldrig åker med kollektivtrafik, 10 %. Här har de intervjuade kunnat göra flera val därav fler svar än medverkande.

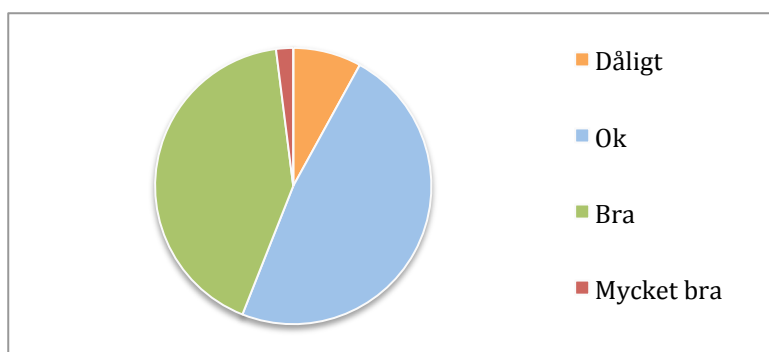


Figur 25 Betalningssätt som de intervjuade använde sig av.

Den övergripande bilden av hur de intervjuade betalade stämmer ganska bra in på Åstorp och för de som bodde utanför kommunen. Men i Hyllinge var det näst vanligaste betalningssättet kontant och i Kvidinge var det en betydande andel som betalade med Jojo reskassa.

6.9 Generell upplevelse

Den största andelen av de tillfrågade, 90 %, upplevde att kollektivtrafiken i Åstorps kommun var okej eller bra. 8 % tyckte att den var dålig och 2 % upplevde att den var mycket bra. Det var ingen som upplevde att kollektivtrafiken i kommunen var mycket dålig och det var heller ingen som inte hade någon åsikt. Detta kan ses i figur 26.



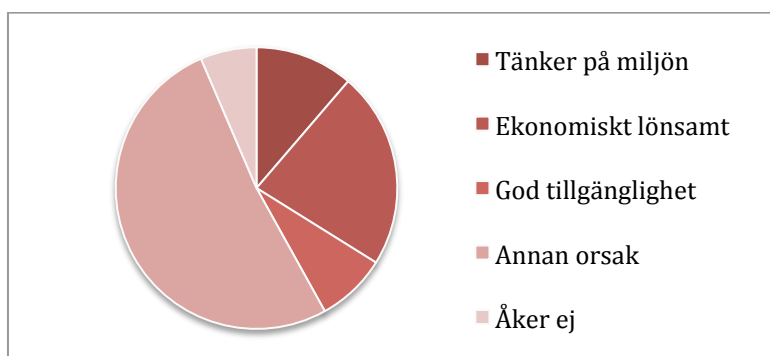
Figur 26 De intervjuades generella upplevelse av kollektivtrafiken i Åstorps kommun.

I alla orter utom Kvidinge uppgav mellan 90-100 % av de intervjuade att de tyckte att kollektivtrafiken var okej eller bra i Åstorps kommun. Av Kvidinges invånare tyckte endast 73 % att kollektivtrafiken var okej eller bra.

6.10 Anledning

Figur 27 visar anledningarna som de medverkande angav till att de åkte med kollektivtrafik. Den främsta anledningen var någon annan anledning än de som fanns som alternativ. Mer än hälften, 64 %, uppgav att de åkte av annan orsak. Den vanligaste orsaken var att individerna inte hade något annat val, 22 %. En annan ganska vanlig anledning var att de hade druckit/skulle dricka alkohol och inte fick lov att köra bil.

28 % av de intervjuade uppgav att de åkte med kollektivtrafik för att det var ekonomiskt lönsamt, 14 % åkte för att de tänkte på miljön, 10 % för att de ansåg att det var god tillgänglighet. 10 % åkte aldrig med kollektivtrafiken.

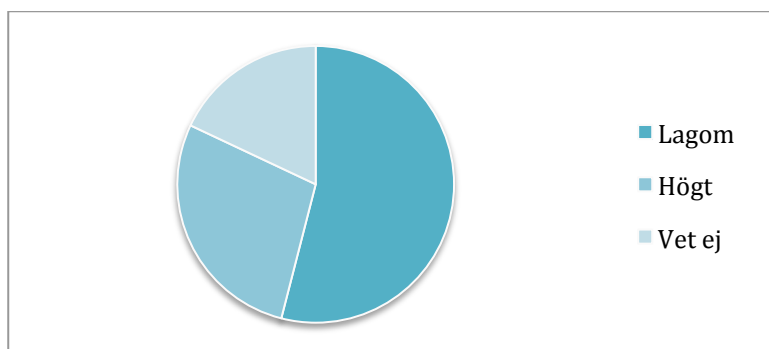


Figur 27 Anledning till varför de intervjuade åker med kollektivtrafik.

I samtliga orter i Åstorps kommun stämmer den generella bilden in, majoriteten åkte av någon annan orsak än de angivna. Av de som bodde utanför kommunen var dock första platsen delad med ekonomiskt lönsamt. När det gäller den näst vanligaste orsaken stämmer dock inte Hyllinge in, här var anledningen istället god tillgänglighet. Inte heller de som bodde utanför kommunen hade samma andraplats som de övriga, här var den näst vanligaste anledningen att de tänkte på miljön.

6.11 Pris

De intervjuades åsikt om priset visas i figur 28. Mer än hälften, 54 %, av de tillfrågade ansåg att priset var lagom. En ganska stor del ansåg att priset var för högt, 28 %. 18 % visste inte vad det kostade. Ingen av de medverkande tyckte att priset var lågt.

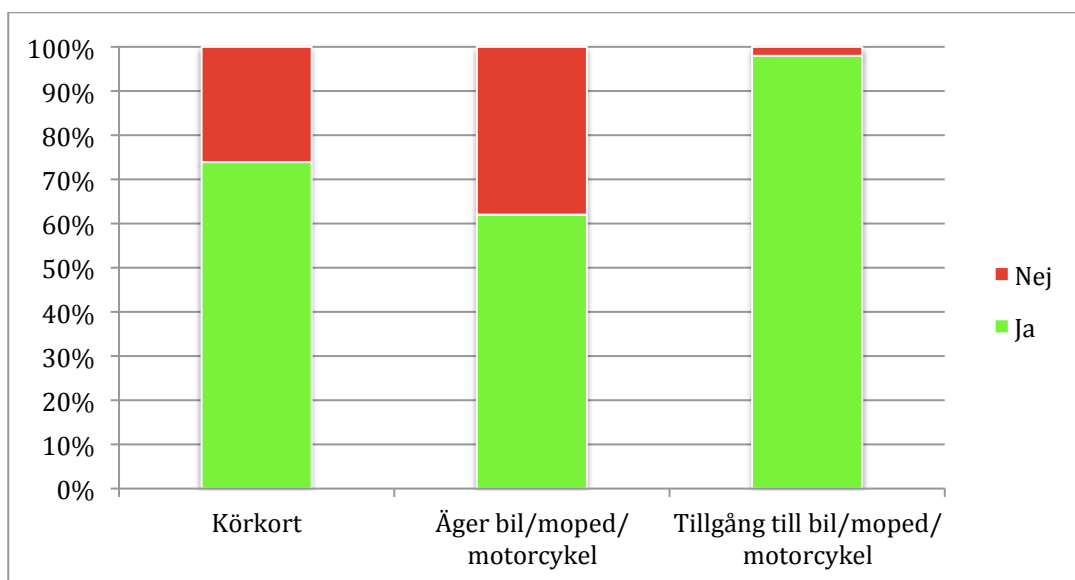


Figur 28 De intervjuades åsikt om priset.

De orter som skiljer sig från övriga gällande denna fråga är Hyllinge och de som bor utanför kommunen. Av invånarna i Hyllinge var det 45 % som ansåg att det var dyrt jämfört med runt 26 % i övriga orter inom kommunen. Av de som var bosatta utanför kommunen tyckte alla att priset för kollektivtrafiken var lagom.

6.12 Körkort, bilnehav och biltillgång

Av de som deltog i studien hade 74 % körkort, 64 % var bilägare och 98 % hade tillgång till bil, se figur 29.



Figur 29 De intervjuades innehav av körkort och motorfordon, och tillgång till motorfordon.

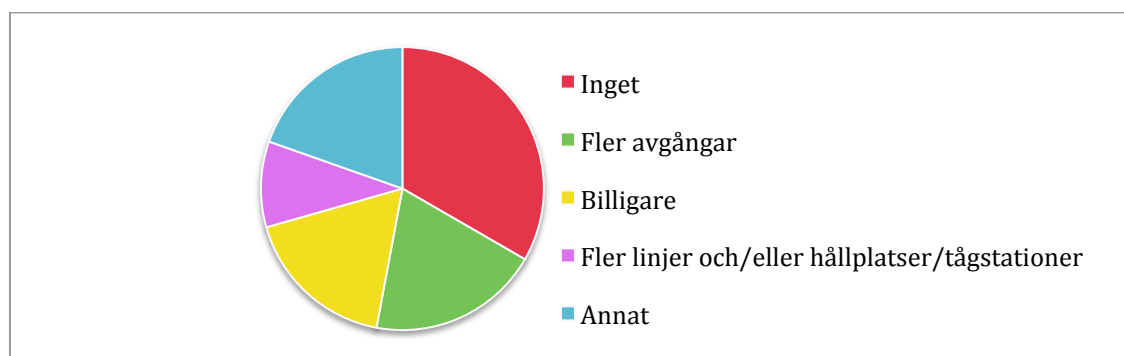
6.13 Vad skulle få dig att åka mer med kollektivtrafik

Figur 30 visar de vanligaste anledningarna som de medverkande angav gällande vad som skulle göra att de åkte mer med kollektivtrafik. Flera olika anledningar nämndes men det vanligaste svaret var att inget kunde göras för

att de skulle åka mer, 34 % gav detta som svar. Många av de medverkande gav detta som svar eftersom att de ansåg att de redan åkte mycket med kollektivtrafiken.

Bland de anledningar som annars nämndes var den vanligaste att det skulle sättas in fler avgångar, bland annat på kvällar, nätter och helger. Det var 20 % som gav detta som svar. 18 % ansåg att de skulle åka mer ifall det blev billigare att åka med kollektivtrafik. 10 % skulle åka mer och det fanns fler linjer och/eller hållplatser/tågstationer.

Andra saker som nämndes enstaka gånger var att det skulle varit bättre fungerande förbindelser, de skulle börja jobba igen efter bland annat mammaledighet eller arbetslöshet, bussarna/tågen höll tidtabellen, bussförarna körde lugnare, de inte hade så långt till stationen, de blev gamla och inte längre kunde köra bil, tryggheten förbättrades på tågen och bussarna och att det var lugnare på bussen.



Figur 30 Anledningar som skulle få de intervjuade att åka mer med kollektivtrafik.

Det som skiljer sig i de olika tätorterna är att i både Åstorp och Kvidinge var det vanligaste svaret att det inte fanns något som skulle få dem att åka mer med kollektivtrafiken. Däremot så var det vanligaste svaret i Hyllinge att fler avgångar skulle göra att de valde att åka mer med kollektivtrafiken och på andra plats hamnade inget.

7 Åstorp jämfört med andra liknande kommuner

För att kunna jämföra olika kommuner i olika delar av landet har jämförelsen gjorts i Kollektivtrafikbarometern. Detta för att få samma förutsättningar och tillvägagångssätt för mätningen/undersökningen. Jag har valt att använda den data som är insamlad för 2013 då jag vill kunna jämföra med Resvanor syd 2013.

För de kommuner som ligger i Skåne har det även gjorts en jämförelse dem emellan med hjälp av Resvanor syd 2013.

7.1 Kollektivtrafikbarometern

Data som använts här kommer från Kollektivtrafikbarometern (2015) och är hämtad från ett diagram som visar färdmedelsfördelning för vald hemkommun. Samtliga data redovisas i figur 31.

7.1.1 Åstorps kommun

I Åstorps kommun var det 68 % som körde eller åkte bil, 12 % åkte med kollektivtrafik, 19 % gick eller cyklade och 1 % använde något annat färdmedel.

7.1.2 Knivsta kommun

I Knivsta kommun var det 71 % som körde eller åkte bil, 15 % cyklade eller gick, 13 % åkte med kollektivtrafik och 1 % tog sig fram på något annat sätt.

7.1.3 Bjuvs kommun

I Bjuvs kommun var det 63 % som körde eller åkte bil, 22 % åkte med kollektivtrafik, 15% gick eller cyklade och 0 % använde något annat färdmedel.

7.1.4 Båstads kommun

I Båstads kommun var det 76 % som körde eller åkte bil, 15 % åkte med kollektivtrafik, 6 % gick eller cyklade och 3 % använde något annat färdmedel.

7.1.5 Hammarö kommun

I Hammarö kommun var det 68 % som körde eller åkte bil, 12 % åkte med kollektivtrafik, 20 % gick eller cyklade och 1 % använde något annat färdmedel.

7.1.6 Hallstahammar kommun

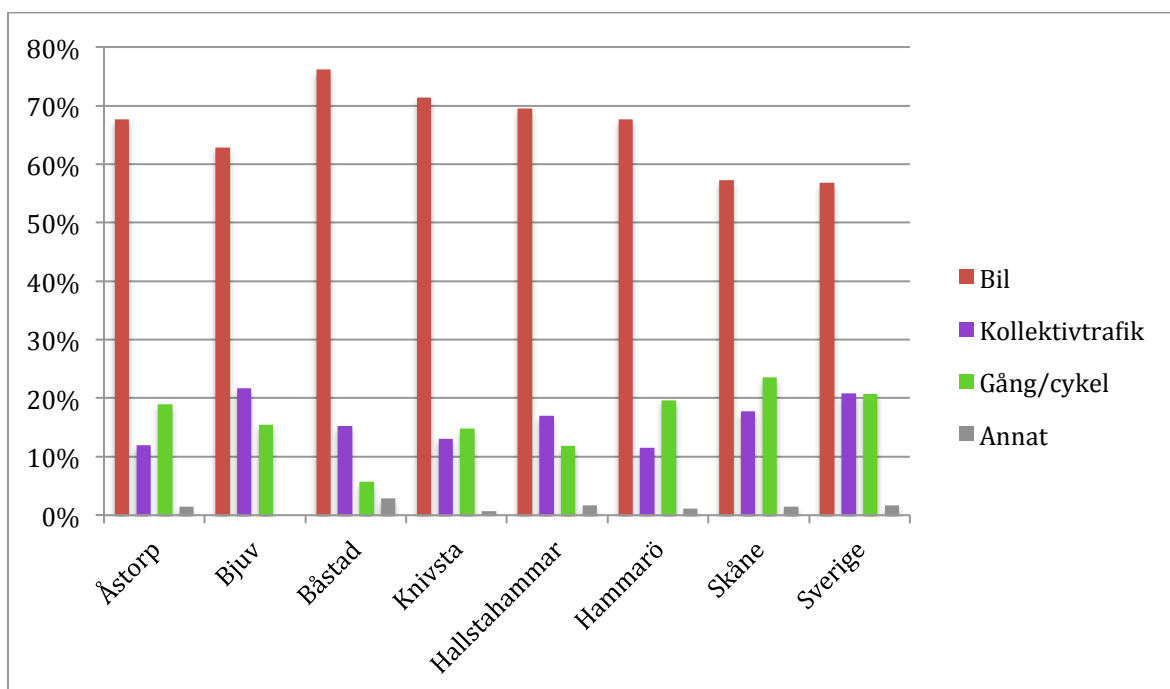
I Hallstahammar kommun var det 69 % som körde eller åkte bil, 17 % åkte med kollektivtrafik, 12 % gick eller cyklade och 2 % använde något annat färdmedel.

7.1.7 Allmänt i Skåne

I Skåne län var det 57 % som körde eller åkte bil, 18 % åkte med kollektivtrafik, 24 % gick eller cyklade och 1 % använde något annat färdmedel.

7.1.8 Allmänt i Sverige

I Sverige var det 57 % som körde eller åkte bil, 21 % åkte med kollektivtrafik, 21 % gick eller cyklade och 2 % använde något annat färdmedel.



Figur 31 Färdmedelsfördelning 2013 enligt Kollektivtrafikbarometern (2015).

7.2 Resvanor syd 2013

Data som använts här kommer från Resvanor syd 2013 (HM Skåne, 2015) och är hämtad från ett diagram som visar huvudfärdmedel för vald hemkommun. Samtliga data redovisas i figur 32.

7.2.1 Åstorps kommun

I Åstorps kommun var det 71 % som körde eller åkte bil, 15 % gick eller cyklade, 13 % åkte med kollektivtrafik och 1 % använde sig av något annat färdmedel.

7.2.2 Bjuvs kommun

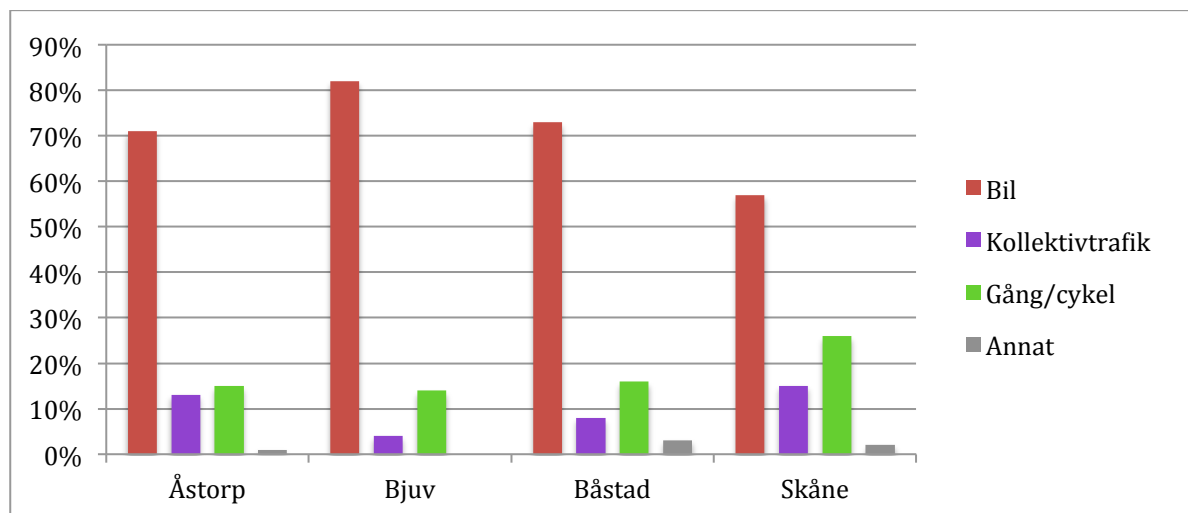
I Bjuvs kommun var det 82 % som körde eller åkte bil, 14 % gick eller cyklade, 4 % åkte med kollektivtrafik och 0 % använde sig av något annat färdmedel.

7.2.3 Båstads kommun

I Båstads kommun var det 73 % som körde eller åkte bil, 16 % gick eller cyklade, 8 % åkte med kollektivtrafik och 3 % använde sig av något annat färdmedel.

7.2.4 Allmänt i Skåne

I Skåne län var det 57 % som körde eller åkte bil, 26 % gick eller cyklade, 15 % åkte med kollektivtrafik och 2 % använde sig av något annat färdmedel.



Figur 32 Färdmedelsfördelning 2013 enligt Resvanor syd 2013 2013 (HM Skåne, 2015).

8 Analys

8.1 Är användningen av kollektiva kommunikationer låg relativt sett till andra likvärdiga kommuner?

8.1.1 Kollektivtrafikbarometern

Vid jämförelser av färdmedelsfördelningen i Åstorps kommun och några liknande kommuner, två belägna i Skåne och tre i Västmanland, Uppsala och Värmland sett till Kollektivtrafikbarometerns mätning ses att Åstorps kommun ligger relativt jämt med resterande kommuner för år 2013. Detta år var kollektivtrafikandelen i fem av kommunerna mellan 10-20 %, det var enbart Bjuv som hade en andel strax över 20 %, närmre bestämt 22 %. I Åstorps och Hammarös kommun var andelen 12 % vilket var den lägsta i de studerade kommunerna. Näst lägsta andelen hade Knivsta kommun med 13 %, Båstads kommun följde med 15 % och i Hallstahammars kommun var andelen 17 %. En titt på hela Skåne visar att den genomsnittliga andelen som åkte med kollektivtrafik låg på 18 %, och andelen för hela Sverige låg på 21 %. Så sett till dessa data ligger Åstorps kommun lågt i användningen av kollektivtrafik.

Data från Kollektivtrafikbarometern visar alltså att Åstorps kommuns invånare är sämre på att använda kollektiva färdmedel men tittar vi på hur bilandelen ser ut i de jämförda kommunerna så ligger Åstorps kommun näst lägst med 68 %.

Det som ses är att Åstorps kommun hade en hög andel gående och cyklande jämfört med de andra kommunerna, den låg på 19 %. Det var endast Hammarös kommun som hade en högre andel, den låg på 20 %. Resterande kommuner ligger på en andel mellan 6-15 % där Båstad har den lägsta andelen. Detta visar att även fast Åstorps kommun har en låg andel som utnyttjar kollektivtrafiken så ligger de ändå inte i toppen för bilanvändning.

Om vi istället tittar på hur det ser ut vid en sammanslagning av andelarna för cykel och kollektivtrafik ses att Åstorps kommun ligger relativt jämt med tre andra kommuner på runt 30 %. De två andra kommunerna ligger på 21 % respektive 37 %.

8.1.2 Resvanor syd 2013

En jämförelse i Resvanor syd 2013, där Åstorps kommun har jämförts med de två andra kommunerna som är belägna i Skåne, Bjuv och Båstad, visar den att Åstorps kommun ligger jämnt med Båstad i andelen som kör eller åker bil. I denna undersökning har Åstorps kommun en lägre andel än Bjuvs kommun, 71 % jämfört med 82 %. Undersökning visar även att Åstorps kommun har den högsta andelen kollektivtrafikanvändare av de Skånska kommunerna som jämförelsen har gjorts mellan. Bjuv som låg högst i Kollektivtrafikbarometern

har här den lägsta kollektivtrafikandelen. Åstorps kommun hade 13 % och Bjuvs kommun hade 4 % som åkte med kollektivtrafik. När det gäller gång- och cykeltrafikanter låg Åstorps kommun jämnt med de andra två kommunerna, runt 15 %.

Denna undersökning visar alltså att Åstorps kommun är bättre än de jämförda skånska kommunerna när det gäller andelen kollektivtrafikanvändare.

Om vi precis som i jämförelsen från Kollektivtrafikbarometern tittar på kollektivtrafikanvändningen tillsammans med gång och cykeltrafikanter ses att Åstorps kommun hade den högsta andelen med 28 %. Därefter hade Båstads kommun 24 % och Bjuvs kommun 18 %.

8.1.3 Intervjuer

Sett till min undersökning som innefattar boende och resande i Åstorps kommun så visar även den att det vanligaste färdmedlet är bil. 58 % angav att de åkte eller körde bil 5-7 dagar i veckan, och 24 % åkte eller körde bil 2-4 dagar i veckan. Endast 6 % använde sig aldrig av bil.

Kollektivtrafikanvändandet i Åstorps kommun enligt denna undersökning ligger för tåg på 30 % respektive 12 % för buss 5-7 dagar i veckan. Och skolbuss var det endast 2 % som nyttjade 5-7 dagar i veckan. Andelen som åkte tåg respektive buss 2-4 dagar i veckan låg på 12 % respektive 10 %. 16 % av de medverkande uppgav att de aldrig åkte tåg och 26 % åkte aldrig buss.

Det är svårt att göra en jämförelse till resvaneundersökningarna eftersom att i intervjuerna har det undersökts frekvensen av användandet av olika färdmedel. Men det är ändå intressant att se att även här ses att bilen är det absolut vanligaste färdmedlet.

8.2 Hur ser fördelningen ut mellan arbetsresor och fritidsresor?

8.2.1 Resvanor syd 2013

I Resvanor syd 2013 fanns det enbart data för arbetsresor och hemresor. Det inga data för fritidsresor specifikt.

Det vanligaste färdmedlet för arbetsresor var bil, 80 % av de boende i Åstorps kommun svarade att de tog bilen till arbetet. 8 % av invånarna angav att de använde kollektivtrafiken för dessa resor och 13 % gick eller cyklade till arbetet.

Till hemresor använde den största andelen bil, det rörde sig om 69 %. 16 % av invånarna gick eller cyklade hem och 15 % angav att de åkte med kollektivtrafik.

Slutsatsen som kan dras av detta är att bilen är det vanligaste färdmedlet när det gäller arbetsresor och hemresor, enligt Resvanor syd 2013.

8.2.2 Intervjuer

I min egen undersökning undersöktes vart de medverkande åkte med kollektivtrafik.

Detta visar att det vanligaste resmålet var nöje och det näst vanligaste var arbete/praktik/arbetsförmedling och på tredje plats hamnade fritidsaktivitet och semester.

Tittar vi då på vilka anledningar det fanns till att de medverkande åkte med kollektivtrafik så var en vanlig orsak att de inte hade något annat val och att de inte fick köra bil eftersom att de hade druckit alkohol, vilket kan sammankopplas med att nöje var det vanligaste resmålet.

I undersökningen syns en klar majoritet att de medverkandes kollektivtrafikresor mestadels var fritidsresor, 62 % av de angivna resmålen tillhörde denna kategori. Till fritidsresor räknas fritidsaktivitet, semester, och nöje. Arbetsresor och skolresor stod för 27 % av resmålen och övriga resmål stod för resterande 11 %.

8.2.3 Kollektivtrafikbarometern

Tyvärr hittades ingen data kring detta i Kollektivtrafikbarometern.

8.3 Hur kan Åstorps kommun förändra och påverka?

8.3.1 Information

Sett till de intervjuer som varit en del av examensarbetet där många av invånarnas resor görs på grund av att de inte har något annat val skulle Åstorps kommun kunna försöka förändra och påverka invånarnas resvanor genom att ge information om utbudet hos kollektivtrafiken till invånare som flyttar inom eller till kommunen. Detta eftersom människor vid dessa tillfällen är mer öppna för att göra förändringar när det gäller sina resvanor, se avsnitt 3.2. Om kommunen kan informera och fånga upp dessa individer så hade det eventuellt resulterat i fler kollektivtrafikresenärer.

Denna information skulle kunna ges i form av ett välkomstbrev med information om samhället där bland annat kommunens möjligheter till att resa med kollektivtrafik presenteras. I välkomstbrevet hade Åstorps kommun även

kunnat komma överens med Skånetrafiken om att ge någon slags rabattcheck som en liten välkomstpresent.

Även andra förändringar som exempelvis byte av arbetsplats gör att man är villig att förändra sina resvanor, se avsnitt 3.2. Så att ge information även till individer som börjar ett nytt arbete inom Åstorps kommun skulle kunna leda till att fler väljer att åka med kollektivtrafik till och från kommunen. Denna information skulle förslagsvis kunna ges i samarbete med kommunens arbetsgivare i en eventuell företagspresentation som hålls när en nyanställd börjar på sitt nya jobb.

Att försöka fånga upp fler resenärer genom att informera om kollektivtrafikens utbud som finns hade även kunnat leda till att resmålsfördelningen förändrades, att en större andel valde att göra arbets- och skolresor med kollektivtrafiken.

De gjorda intervjuerna visar att majoriteten av resorna gjordes till nöje. Resvanor syd 2013 visar att majoriteten tar bilen till arbetet och till sina hemresor.

För att få fler att åka med kollektivtrafik till och från exempelvis skola, arbete och fritidsaktiviteter är ett förslag att gå ut och informera i kommunens skolor och på arbetsplatser om alternativet att åka med kollektivtrafik.

Informationen kan förslagsvis innehålla vilket utbud det finns, hur förbindelserna ser ut, om det krävs byte, vilka avgångar det finns, hur betalning sker och vad priset är, se avsnitt 3.7.

När information om kollektivtrafiken ska förmedlas är det viktigt att den inte brister då detta kan leda till att det uppstår en barriär både för den vana och ovana resenären. En förutsättning för att kunna förmedla denna information är att kollektivtrafiksystemet är översiktligt och enkelt, se avsnitt 3.7.

8.3.2 Bebyggelsens utformning

I ett långsiktigt perspektiv skulle kommunen även kunna titta på hur bebyggelsens utformning i kommunen ser ut och försöka se om och hur den kan förbättras för att kunna erbjuda en hög standard hos kollektivtrafiken.

Kommunen kan se till att planering av framtida utbyggnadsområden blir så kollektivtrafikvänliga som möjligt. I områden där det fokuseras på att få hög täthet och samlad bebyggelse är det lättare att skapa en linjebunden kollektivtrafik som är väl fungerande. När det gäller buss är det bra att ha som mål att det finns möjlighet att dra busslinjen så centralt som möjligt genom området, se avsnitt 3.4.

Då järnvägens attraktionskraft avtar efter ungefär 600 meter är detta en viktig sak att ha i åtanke när ny bebyggelse planeras i kommunen, se avsnitt 3.4. Att eventuella nya områden planeras efter att det ska i så stor mån som möjligt inte vara längre än 600 meter till tågstationen. Och för de som bor utanför denna 600-metersradie skulle alternativet buss kunna erbjudas.

8.3.3 Pris

Då min undersökning visar att 28 % ansåg att priset var för högt och 18 % svarade att ett lägre pris hade fått dem att åka mer kollektivt så hade kommunen till exempel kunnat göra någon prissänkingskampanj, eventuellt i samarbete med Skånetrafiken, för att locka fler resenärer att åka med kollektivtrafiken. Detta kan vara ett effektivt sätt för att få fler att resa och det finns studier som visar på att det ökade resandet kvarstår när priset återgår till det normala, se avsnitt 3.3.

8.3.4 Parkering

För att försöka få ner eventuella resor som sker inom tätorterna, framförallt i Åstorp, skulle kommunen kunna se över parkeringsmöjligheterna och eventuellt införa parkeringsavgifter. Detta i ett försök att försök att förändra resenärens färdmedelsval när det gäller korta resor som likväl kunde skett med gång eller cykel.

Att i nya bostadsområden där det ska byggas parkeringsområden planera dessa så att gångavståndet blir samma som avståndet till närmsta busshållplats/station kan också förändra resenärernas färdmedelsval.

8.4 Vad är möjligt att påverka?

Förutom det som nämnts ovan så finns det ytterligare saker som Åstorps kommun skulle kunna påverka med hjälp av att samarbeta med Skånetrafiken och i vissa fall andra kommuner.

8.4.1 Utformning

Efter att ha studerat tidtabellerna över busslinjerna som trafikerar i Åstorps kommun och med litteraturen som grund är ett förslag att Åstorps kommun tillsammans med Skånetrafiken och närliggande kommuner ser över antalet busshållplatser och avståndet mellan dem.

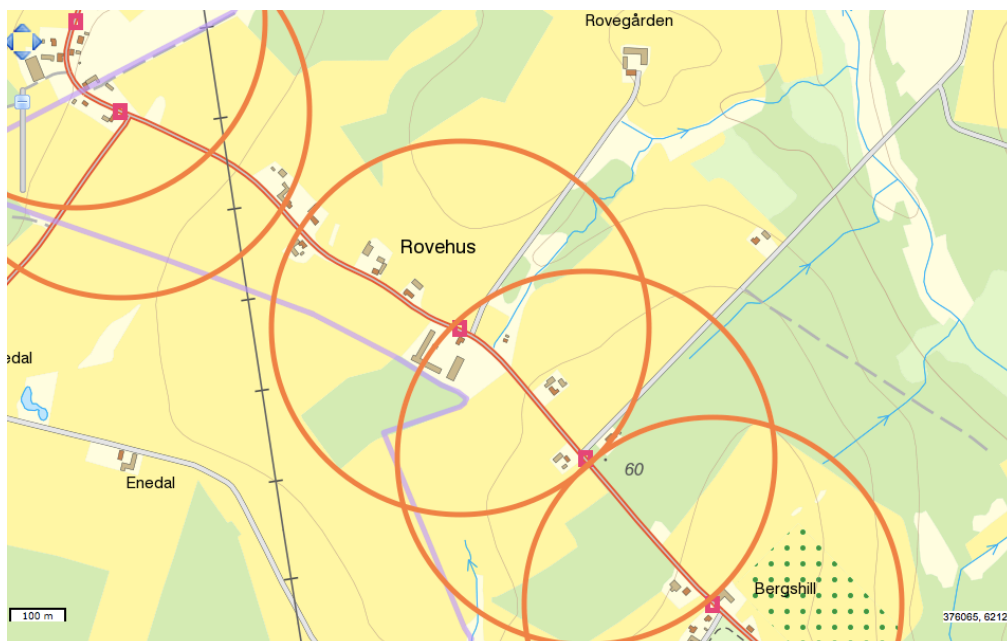
Exempelvis har linje 230, Helsingborg-Bjuv-Billesholm-Kågeröd-Svalöv-Teckomatorp, många hållplatser på sträckan, över 70 stycken. Många av hållplatserna på landsbygden har väldigt korta avstånd. Inne i Billesholm är där ett område där bussen går i en ringlinje och även där ligger hållplatserna tätt.

Figur 33 visar hur en 200-metersradie runt busshållplatserna inne i Billesholm täcker. Det syns tydligt att de överlappar varandra.



Figur 33 Kartbild över del av Billesholm (Lantmäteriet, 2015a). De röda fyrkanterna visar busshållplatserna och de orangea linjerna visar 200-metersradien.

Figur 34 visar hur en 300-metersradie runt busshållplatserna på landsbygden täcker. Även här syns att de överlappar varandra.



Figur 34 Kartbild över landsbygden mellan Billesholm och Kågeröd (Lantmäteriet, 2015b). De röda fyrkanterna visar busshållplatserna och de orangea linjerna visar 300-metersradien.

En förbättring i form av att räta upp busslinjen och dra in på hållplatser hade kunnat snabba upp linjen. Dessa åtgärder kan resultera i en lägre restidkvot vilket eventuellt hade kunnat göra linjen attraktivare för resenärerna.

I mina intervjuer av de som bodde i Hyllinge har det även framkommit att 44 % av svaren på frågan vad som skulle göra att de medverkande skulle åka mer med kollektivtrafik, var att det sattes in fler avgångar.

Efter att studerat tidtabellerna för busslinjerna som stannar i Hyllinge och går in mot Helsingborg C konstateras att på vardagarna går de bussar som stannar i Hyllinge relativt tätt efter varandra.

Att tillsammans med Skånetrafiken sätta sig och se över detta så att turtätheten hade kunnat bli mer jämn och därmed mer attraktiv är ännu en sak som hade kunnat göras.

På busslinje 229, Åstorp-Billesholm, som enbart trafikerar på morgonen och eftermiddagen hade Åstorps kommun, Bjuvs kommun och Skånetrafiken kunnat undersöka vilken typ av resenärer som åker på sträckan för att kunna överväga att införa nolltaxa. Är det inte så många resenärer och mest skolelever, vilka får sin resa betalad av kommunen, som reser på sträckan så hade resterande resenärer kunnat resa gratis. Dessutom hade Skånetrafiken kunnat använda sig av mindre fordon som till exempel taxifordon utan biljettmaskin, se avsnitt 3.3.

8.4.2 Övrigt

Det finns även saker som Skånetrafiken själva kan göra. Exempelvis skulle de kunna se över enkelheten att lösa biljett, överväga differentierade taxor, se över tidtabeller så att de är väl anpassade för byte, se över efterfrågan på kvällar, nätter och helger och införa ett sms-system (eftersom att det inte är alla som har mobiltelefon med internetuppkoppling) som informerar om till exempel förseningar.

8.5 Hur ska kommunen prioritera?

Trots att de gjorda jämförelserna inte entydigt visar att Åstorps kommuns invånare är sämre på att använda kollektivtrafik så bör det göras åtgärder för att få fler att åka kollektivt. Detta för att nå miljömålet om ett samhälle med betydligt lägre andelar koldioxidutsläpp än idag.

Det kommunen kan prioritera är det som de kan påverka och utföra på egen hand.

Att försöka göra de som är nyinflyttade och de som har fått ett jobb inom kommunen medvetna om möjligheterna att åka med kollektivtrafik kan tyckas vara ett enkelt försök för att få fler att åka med kollektivtrafik. Hur man ska

resa till och från jobb, skola, fritidsaktiviteter, nöje etcetra är kanske inte det första man tänker på när man flyttat in i ett nytt boende eller börjat ett nytt jobb. Men får man då ett trevligt välkomstbrev med information kring detta kan det kanske leda till att man som resenär överväger alternativet. Detta kan kännas som en enkel och relativt billig åtgärd för kommunen att vidta.

Även att i framtiden planera orten för att få den att bli mer kollektivtrafikvänlig kan ses som en enkel del i arbetet mot ett samhälle med lägre koldioxidutsläpp. Detta är inte heller något som Åstorps kommun är beroende av någon annan för att vidta.

Det som är viktigt att tänka på när man pratar om att få fler att åka kollektivt är att det inte är en förflyttning av gående och cyklister som ska ske. För att få samhällsnytta krävs det att det är bilisterna som lockas över till kollektivtrafiken.

9 Diskussion

9.1 Metod

Examensarbetet har innefattat egna intervjuer av invånarna i Åstorps kommun. Från början var det tänkt att försöka samla ihop runt 150 intervjuer, men när arbetet väl börjat insåg jag ganska snart att det var tidskrävande att samla intervjuer. Saker som har påverkat antalet intervjuer är till exempel att det inte var alla tillfrågade som var villiga att delta i studien. Flera dagar då jag schemalagt att intervjua var vädret dåligt vilket påverkade antalet intervjuer. Resultatet blev därför slutligen 50 intervjuer.

9.2 Resultat och analys

Resultaten för Resvanor syd 2013 och Kollektivtrafikbarometern ser olika ut. I jämförelsen mellan Åstorps kommun och Bjuvs kommun så är skillnaden i de två undersökningarna markant vad det gäller bil och kollektivtrafik. Detta kan bero på att undersökningssättet ser olika ut i de två undersökningarna. I Resvanor syd 2013 har de medverkande fått fylla i sina förflyttningar under en speciell mättag i en dagbok medan de som medverkat i Kollektivtrafikbarometern har blivit telefonintervjuade om hur deras förflyttningar sett ut dagen innan. Det kan tänkas att de medverkande som fyllt i en dagbok har gjort det under den dagen förflyttningarna skett och att det är lättare att exakt komma ihåg dessa. För de som svarat på telefonintervjuer dagen efter sin resa kan det vara lättare att glömma något och det kan bli en stressig situation att försöka komma ihåg vad man gjorde dagen innan. Detta kan vara en anledning till att resultaten skiljer sig åt. En annan anledning kan vara att urvalen ser olika ut i de två undersökningarna. Sen skiljer sig även perioderna för insamlingen åt i de två undersökningarna. Resvanor syd 2013 har enbart samlat in data under en femveckorsperiod i oktober-november medan Kollektivtrafikbarometern samlar in data månadsvis under hela året.

Uppgifterna från Resvanor syd 2013 om hur fördelningen ser ut mellan arbetsresor och fritidsresor känns inte helt pålitlig då det enbart finns data för arbetsresor och hemresor. Det saknas data för exempelvis resor till aktiviteter, nöje, skola, shopping, myndigheter.

Anmärkningsvärt är att trots att Åstorps kommun jämfört med Bjuvs kommun enligt Resvanor syd 2013 inte har mycket högre bilandel och till och med ligger på en lägre andel i Kollektivtrafikbarometern så är koldioxidutsläppet per person och dag i Bjuvs kommun bara 60 % av utsläppet i Åstorps kommun.

Båda undersökningarna från Båstads kommun visar att bilanvändningen är något högre än i Åstorp. Men även i Båstads kommun är koldioxidutsläppet per person och dag lägre än i Åstorps kommun, drygt 70 % av Åstorps kommuns utsläpp.

Det ska dock påpekas att tabellen över koldioxidutsläppen i Skåne är uträknat från Resvanor syd 2007. Men siffrorna har inte förändrats så mycket att Åstorp har sjunkit drastiskt i dessa siffror.

Anmärkningsvärt är även att i detta arbete har jämförelser endast gjorts med hjälp av data från år 2013. Men tittar vi på hur färdmedelsfördelningen har varierat de senaste åren i Åstorps kommun ser vi att variationen på vissa färdmedel är betydande. Det som ses är att de år som kollektivtrafiken haft låga andelar har cykel haft höga andelar. Detta skulle kunna bero på att vädret var mer cykelvänligt dessa år.

9.3 Förslag till vidare studier

Förslag på vad som vidare skulle vara intressant att undersöka är:

- restidkvoter för de olika linjerna som trafikerar i kommunen
- hur resenärerna upplever Skånetrafikens betalningssystem
- hur resandet ser ut i olika grupper; sysselsättning, bostadsform, närhet till busshållplats/station, ålder och så vidare
- är Åstorps kommun mer biltrafikvänligt än andra liknande kommuner?

Det hade även varit intressant att få fler svar på intervjuerna för att se om resultatet på dem blev annorlunda.

10 Slutsats

Syftet med examensarbetet har varit att undersöka Åstorps kommuns invånares resvanor och om det går att finna någon förklaring till det höga koldioxidutsläppet som finns i kommunen. Det har även undersökts om användandet av kollektiva kommunikationer är lägre jämfört med andra likvärdiga kommuner. Och slutligen har det undersökts om och i så fall vad Åstorps kommun kan göra för att ändra färdmedelsfördelningen så att koldioxidutsläppet minskar.

Frågeställningarna som ställdes i början av arbetet var:

- Är användningen av kollektiva kommunikationer låg relativt sett till andra likvärdiga kommuner?
- Hur ser fördelningen ut mellan arbetsresor och fritidsresor?
- Hur kan Åstorps kommun förändra och påverka?
- Vad är möjligt att påverka?
- Hur ska kommunen prioritera?

I rapporten framkommer det att Åstorps kommuns invånare åker både mer och mindre med kollektivtrafik än de likvärdiga kommunerna. Jämförelsen som är gjord i Resvanor syd 2013 visar att kommunen har högst andel kollektivtrafikanvändare och jämförelsen från Kollektivtrafikbarometern visar att kommunen har lägst andel.

Hur fördelningen mellan arbetsresor och fritidsresor ser ut har tyvärr inte fått något fullständigt svar eftersom att det i Resvanor syd 2013 endast fanns specifik data för arbetsresor och hemresor, inte fritidsresor. Undersökningen visade att det vanligaste färdmedlet för arbetsresor var bil, och det näst vanligaste var gång eller cykel.

I de gjorda intervjuerna undersöktes det hur fördelningen såg ut inom kollektivtrafiken. Här sågs att drygt 60 % av resorna var fritidsresor och knappt 30 % var arbets- och skolresor.

För att försöka förändra och påverka invånarnas resvanor så att fler åker med kollektivtrafiken kan Åstorps kommun informera om kollektivtrafikens utbud, planera bebyggelsen ur ett kollektivtrafikvänligt perspektiv, använda sig av prissänkingskampanjer och påverka parkeringsmöjligheterna i kommunen.

Andra saker som Åstorps kommun kan påverka i samarbete med Skånetrafiken och andra kommuner är kollektivtrafikens utformning och taxesystem.

Det Åstorps kommun rekommenderas att prioritera i sitt försöka att få ner den höga andelen klodioxidutsläpp i kommunen är det som de kan påverka och utföra på egen hand. Saker som kommunen kan påverka och utföra på egen hand är några av de saker som tagits upp ovan; informera nyinflyttade och nyanställda inom kommunen, informera i skolor och planera för en kollektivtrafikvänlig kommun.

11 Referenser

11.1 Skriftliga referenser

Holmberg, Bengt (2008). Kollektivtrafik. I Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur, Lund.

Holmberg, Bengt (2013) *Ökad andel kollektivtrafik – Hur? – En kunskapsammanställning*. Bulletin 286. Väg och trafik, Institutionen för teknik och samhälle. Lunds Tekniska Högskola.

Ipsos (2015). *Årsrapport 2014 – KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN - Svensk kollektivtrafik*. Rapport.

Nationalencyklopedin, NE (2015a). *Kollektivtrafik*.
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/enkel/kollektivtrafik>. Hämtad 2015-03-23.

Nationalencyklopedin, NE (2015b). *Åstorp*.
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/astorp>. Hämtad 2015-03-23.

Naturvårdsverket (2008). *Konsumtionens klimatpåverkan*. Rapport 5903.m

Naturvårdsverket (2015) <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-per-konsumtionsomrade-Sverige/Koldioxidekvivalenter/> (Hämtad 2015-05-06)

Skatteverket (2015).
<https://www.skatteverket.se/privat/sjalvservice/svarpavanligafragor/avdrag/pri-vatarbetsresorfaq/jagakerkollektivtillmittarbetevilketavdragkanjagfa.5.10010ec103545f243e80001722.html>. Hämtad 2015-04-22.

Sweco (2014). *Resvaneundersökning i Skåne – 2013*. Rapport.

Trafikanalys (2014). *Lokal och regional kollektivtrafik 2013*. Rapport 2014:22.

Trafikverket (2012). *Kol-TRAST - Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting, SKL.

Trafikverket (2015a). *1800-talet*.

<http://www.trafikverket.se/Museer/Sveriges-Jarnvagsmuseum-Gavle/Samlingar--kunskap/Trafikhistoria/Jarnvagshistoria/Jarnvagens-historia---ar-for-ar/1800-talet/>. Hämtad 2015-05-10.

Trafikverket (2015b). *1900-talet*.

<http://www.trafikverket.se/Museer/Sveriges-Jarnvagsmuseum-Gavle/Samlingar--kunskap/Trafikhistoria/Jarnvagshistoria/Jarnvagens-historia---ar-for-ar/1900-talet/>. Hämtad 2015-05-10.

Trafikverket (2015c). *2000-talet*.

<http://www.trafikverket.se/Museer/Sveriges-Jarnvagsmuseum-Gavle/Samlingar--kunskap/Trafikhistoria/Jarnvagshistoria/Jarnvagens-historia---ar-for-ar/2000-talet/>. Hämtad 2015-05-10.

WSP (2012). *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?* Rapport.

Åstorps kommun (2015a). *Kommunfakta*.

<http://www.astorp.se/toppmeny/paverka/kommunfakta.4.7c2ad66612eb961390980003226.html>. Hämtad 2015-02-20.

Åstorps kommun (2015b). *Arbeta*.

<http://www.astorp.se/toppmeny/arbete.4.7c21e15812c403ca74d8000179407.html>. Hämtad 2015-03-21.

Åstorps kommun (2015c). *Turist i Åstorp*.

<http://www.astorp.se/toppmeny/uppleva/turism.4.54df3bc12fdac9909b80004569.html>. Hämtad 2015-05-15.

Åstorps kommun (2015d). *Naturområden i Åstorp*.

<http://www.astorp.se/toppmeny/uppleva/turism/naturochfriluftsliv.4.7c21e15812c403ca74d800051403.html>. Hämtad 2015-05-15.

11.2 Muntliga referenser

Andersson, Per-Gunnar, Trivector (2015). *Planeringsstrategier för linjenät*, muntlig föreläsning. Lunds tekniska högskola, 2015-04-01.

Bjerkemo, Sven-Allan, konsult (2015). *Bytespunkter*, muntlig föreläsning. Lunds tekniska högskola, 2015-04-24.

Olsson, Leif, Skånetrafiken (2015). *Mejlkontakt vid olika tillfällen*.

Persson, Andreas, universitetsadjunkt (2015a). *Kursintroduktion*, muntlig föreläsning. Lunds tekniska högskola, 2015-03-25.

Persson, Andreas, universitetsadjunkt (2015b). *Restid och restidskvoter*, muntlig föreläsning. Lunds tekniska högskola, 2015-03-27.

11.3 Övriga referenser

HM Skåne (2015). *Resvanor syd 2013*. <http://www.hmskane.se/resvanor-syd-2013/>. Hämtad 2015-05-10.

Kollektivtrafikbarometern (2015). *Kollektivtrafikbarometern*. Sidan kräver inlogg. <https://qvportal.ipsos.se/qlikview/FormLogin.htm>. Hämtad 2015-04-01

SCB (2015a). Sökning; Kommuner-Åstorp, Totalt, 2014. http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101B/BefolkningMedelAlder/table/tableViewLayout1/?rxid=385fd23d-10ef-4e45-9822-519c61f49c3b. Hämtad 2015-03-10.

SCB (2015b). Sökning; Riket, Totalt, 2014. http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101B/BefolkningMedelAlder/table/tableViewLayout1/?rxid=385fd23d-10ef-4e45-9822-519c61f49c3b. Hämtad 2015-03-10.

Skånetrafikens tidtabeller (2015). *Tidtabeller*. Hämtat hos Skånetrafiken på Knutpunkten.

11.4 Figurförteckning

Holmberg, Bengt (2008). Kollektivtrafik. I Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur, Lund.

Lantmäteriet (2015a). Geodata. *Kartbild över del av Billesholm*. <https://www.geodata.se/GeodataExplorer/index.jsp?loc=sv>. Hämtad 2015-06-09.

Lantmäteriet (2015b). Geodata. *Kartbild över landsbygden mellan Billesholm och Kågeröd*. <https://www.geodata.se/GeodataExplorer/index.jsp?loc=sv>. Hämtad 2015-06-09.

Trafikverket (2012). Kol-TRAST *Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting, SKL.

Skånetrafiken (2015). *Zonkartor*.

http://www.skanetrafiken.se/upload/Dokument/Zonkartor/Zonkarta_skane_1000x1000_2015.pdf. Hämtad 2015-05-10.

Åstorps kommun (2015e). Mejlkontakt med Linda Svederberg, Tf Samhällsbyggnadschef/Stadsarkitekt på samhällsbyggnadsenheten i Åstorps kommun. 2015-01-30.

Åstorps kommun (2015f). Mejlkontakt med Malin Bergman, Planeringsarkitekt P/MSA på Samhällsbyggnadsenheten i Åstorps kommun. 2015-03-26.

12 Bilagor

Bilaga I

Kön

| | |
|--------|-----|
| Kvinna | Man |
|--------|-----|

Ålder

| | | | | |
|-----|-------|-------|-------|-----|
| ≤17 | 18-25 | 26-40 | 40-65 | 66+ |
|-----|-------|-------|-------|-----|

Sysselsättning

| | | | | |
|---------|-----------|--------------|-----------|-------|
| Studera | Arbetande | Arbetsökande | Pensionär | Annat |
|---------|-----------|--------------|-----------|-------|

Bosatt inom kommunen

| | |
|-----|----|
| Nej | Ja |
|-----|----|

Om ja, var (ort och gata):

Resvanor

| Antal resor med | Aldrig | >1 dag/mån | 1-4 dag/mån | 2-4 dag/v | 5 - 7 dag/v |
|-----------------|--------|------------|-------------|-----------|-------------|
| * pågatåg | | | | | |
| * buss | | | | | |
| * skolbuss | | | | | |
| * bil | | | | | |
| * gång/cykel | | | | | |

Var åker du när du reser med kollektivtrafik

| | | | | | |
|----------------------|-------|------------------|------|----------|--------|
| Arb./prakt./arbetsf. | Skola | Fritidsaktivitet | Nöje | Semester | Övrigt |
|----------------------|-------|------------------|------|----------|--------|

Hur bor du

| | | | |
|----------|--------------|------|-------|
| Lägenhet | Radhus/villa | Gård | Annat |
|----------|--------------|------|-------|

Hur långt från närmsta station/hållplats ligger din bostad

| | | | | |
|-----------------|-----------|-----------|------------|----------|
| Mindre än 100 m | 100-300 m | 300-600 m | 600-1000 m | 1000 m + |
|-----------------|-----------|-----------|------------|----------|

Om/när ni åker kollektivt hur betalar ni resan

| | | | | |
|------------|----------|---------|---------|------------|
| Periodkort | Reskassa | Mobilen | Kontant | Kundcenter |
|------------|----------|---------|---------|------------|

Hur upplever ni kollektivtrafiken i Åstorps kommun

| | | | | |
|--------------|-------|----|-----|------------|
| Mycket dålig | Dålig | Ok | Bra | Mycket Bra |
|--------------|-------|----|-----|------------|

Om mycket dåligt, eller dålig: Ange gärna orsak

Vad är det som gör att du åker kollektivt

| | | | |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|
| Tänker på miljön | Ekonomiskt lönsamt | God tillgänglighet | Annan orsak, isf vilken: |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|

Vad anser ni om priset?

| | | |
|---------|-------|------|
| Billigt | Lagom | Dyrt |
|---------|-------|------|

Har ni körkort

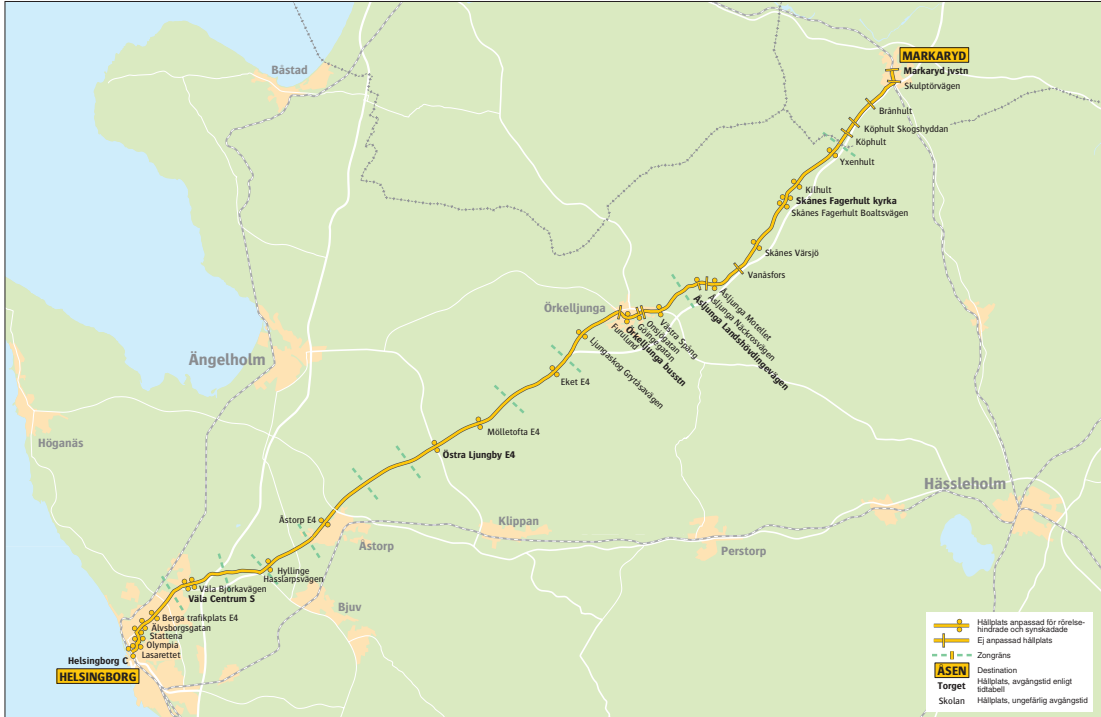
| | | | | | |
|----|-----|-------------------|-----|--------------------------|-----|
| Ja | Nej | Äger bil/moped/mc | Nej | Tillg. till bil/moped/mc | Nej |
|----|-----|-------------------|-----|--------------------------|-----|

Ange 1-3 anledningar som skulle öka din användning av kollektivtrafik:

Bilaga II

Regionsbuss SkE10

SkE10 Markaryd-Helsingborg



SkE10 Markaryd - Örkelljunga - Helsingborg

14 december 2014 - 13 juni 2015
 För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storfelger se Resepelaneran.

måndag - fredag

| | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Markaryd station | 05:24 | 06:40 | 07:40 | 08:44 | 10:44 | 12:44 | 14:44 | 15:44 |
| Skånes Fagerhult kyrka | 05:36 | 06:52 | 07:52 | 08:56 | 10:56 | 12:56 | 14:56 | 15:56 |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 05:45 | 07:01 | 08:01 | 09:05 | 11:05 | 13:05 | 15:05 | 16:05 |
| Örkelljunga busstation | 05:54 | 06:44 | 07:04 | 07:14 | 07:44 | 08:14 | 08:44 | 09:14 |
| Östra Ljungby E4 | 06:11 | 07:01 | 07:21 | 07:31 | 08:01 | 08:31 | 09:01 | 09:31 |
| Åstorp E4 | 06:18 | 07:08 | 07:28 | 07:38 | 08:08 | 08:38 | 09:08 | 09:38 |
| Vala centrum S | 06:29 | 07:19 | 07:39 | 07:49 | 08:19 | 08:49 | 09:19 | 09:49 |
| Helsingborg C | 06:46 | 07:36 | 07:56 | 08:06 | 09:06 | 09:36 | 10:06 | 11:06 |

| | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Markaryd station | 16:44 | 17:44 | 18:44 | 20:44 | 21:44 | 22:44 | 22:44 |
| Skånes Fagerhult kyrka | 16:56 | 17:56 | 18:56 | 20:56 | 21:56 | 22:56 | 22:56 |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 17:05 | 18:05 | 19:05 | 21:05 | 22:05 | 23:05 | 23:05 |
| Örkelljunga busstation | 16:44 | 17:14 | 18:14 | 19:14 | 20:14 | 21:14 | 22:14 |
| Östra Ljungby E4 | 17:01 | 17:31 | 18:31 | 19:31 | 20:31 | 21:31 | 22:31 |
| Åstorp E4 | 17:08 | 17:38 | 18:38 | 19:38 | 20:38 | 21:38 | 22:38 |
| Vala centrum S | 17:19 | 17:49 | 18:49 | 19:49 | 20:49 | 21:49 | 22:49 |
| Helsingborg C | 17:36 | 18:06 | 19:06 | 20:06 | 21:06 | 22:06 | 22:06 |

lördag

| | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Markaryd station | 08:44 | 11:44 | 15:44 | 16:44 | 20:44 | 22:44 |
| Skånes Fagerhult kyrka | 08:56 | 11:56 | 15:56 | 16:56 | 20:56 | 22:56 |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 09:05 | 12:05 | 16:05 | 17:05 | 21:05 | 23:05 |
| Örkelljunga busstation | 07:14 | 09:14 | 11:14 | 12:14 | 13:14 | 14:14 |
| Östra Ljungby E4 | 07:31 | 09:31 | 11:31 | 12:31 | 13:31 | 14:31 |
| Åstorp E4 | 07:38 | 09:38 | 11:38 | 12:38 | 13:38 | 14:38 |
| Vala centrum S | 07:49 | 09:49 | 11:49 | 12:49 | 13:49 | 14:49 |
| Helsingborg C | 08:06 | 10:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 |

söndag

| | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Markaryd station | 08:44 | 11:44 | 13:44 | 16:44 | 20:44 | 22:44 |
| Skånes Fagerhult kyrka | 08:56 | 11:56 | 13:56 | 16:56 | 20:56 | 22:56 |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 09:05 | 12:05 | 14:05 | 17:05 | 21:05 | 23:05 |
| Örkelljunga busstation | 09:14 | 11:14 | 12:14 | 13:14 | 14:14 | 15:14 |
| Östra Ljungby E4 | 09:31 | 11:31 | 12:31 | 13:31 | 14:31 | 15:31 |
| Åstorp E4 | 09:38 | 11:38 | 12:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 |
| Vala centrum S | 09:49 | 11:49 | 12:49 | 13:49 | 14:49 | 15:49 |
| Helsingborg C | 10:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:06 |

- TECKENFÖRKLARING**
- Endast natt mot lördag och natt mot den 3 april och 1 maj 2015.
 - Ⓜ Går endast måndag-lördag.
 - Ⓛ Endast natt mot den 26 och 27 december 2014, 4 april, 6 april, 2 maj, 7 juni, 21 juni och 1 november 2015.
 - Ⓥ Turen går ej 14 juni – 15 augusti 2015.

Linjen körs av Nobina Ängelholm

Skånetrafiken

SKÉ10**Helsingborg - Örkelljunga - Markaryd**

14 december 2014 - 13 juni 2015

För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

måndag - fredag

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Helsingborg C | 06.07 | 07.07 | 07.47 | 08.17 | 08.47 | 09.17 | 09.47 | 10.17 | 11.17 | 12.17 | 13.17 | 14.17 | 47 | 17 | 17.47 | 18.17 | | |
| Vala centrum S | 06.22 | 07.22 | 08.02 | 08.32 | 09.02 | 09.32 | 10.02 | 10.32 | 11.32 | 12.32 | 13.32 | 14.32 | 02 | 32 | 18.02 | 18.32 | | |
| Åstorp E4 | 06.33 | 07.33 | 08.13 | 08.43 | 09.13 | 09.43 | 10.13 | 10.43 | 11.43 | 12.43 | 13.43 | 14.43 | 13 | 43 | 18.13 | 18.43 | | |
| Östra Ljungby E4 | 06.41 | 07.41 | 08.21 | 08.51 | 09.21 | 09.51 | 10.21 | 10.51 | 11.51 | 12.51 | 13.51 | 14.51 | 21 | 51 | 18.21 | 18.51 | | |
| Örkelljunga busstation | 06.04 | 06.59 | 07.04 | 08.04 | 08.39 | 09.09 | 09.39 | 10.09 | 10.39 | 11.09 | 12.09 | 13.09 | 14.09 | 15.09 | 39 | 09 | 18.39 | 19.09 |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 06.13 | 07.13 | 08.13 | 09.18 | | | | | | 11.18 | 13.18 | 15.18 | 18 | | 19.18 | | | |
| Skånes Fagerhult kyrka | 06.22 | 07.22 | 08.22 | 09.27 | | | | | 11.27 | 13.27 | 15.27 | | 27 | | 19.27 | | | |
| Markaryd station | 06.34 | 07.34 | 08.34 | 09.39 | | | | | 11.39 | 13.39 | 15.39 | | 39 | | 19.39 | | | |

▼

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Helsingborg C | 19.17 | 20.17 | 21.17 | 22.17 | 00.17 | | | | | | | | | | | |
| Vala centrum S | 19.32 | 20.32 | 21.32 | 22.32 | 00.32 | | | | | | | | | | | |
| Åstorp E4 | 19.43 | 20.43 | 21.43 | 22.43 | 00.43 | | | | | | | | | | | |
| Östra Ljungby E4 | 19.51 | 20.51 | 21.51 | 22.51 | 00.51 | | | | | | | | | | | |
| Örkelljunga busstation | 20.09 | 21.09 | 22.09 | 23.09 | 01.09 | | | | | | | | | | | |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 21.18 | 22.18 | | | 01.18 | | | | | | | | | | | |
| Skånes Fagerhult kyrka | 21.27 | 22.27 | | | 01.27 | | | | | | | | | | | |
| Markaryd station | 21.39 | 22.39 | | | 01.39 | | | | | | | | | | | |

lördag

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|
| Helsingborg C | 08.17 | 10.17 | 12.17 | 13.17 | 14.17 | 16.17 | 17.17 | 18.17 | 20.17 | 22.17 | 00.17 | | | | | |
| Vala centrum S | 08.32 | 10.32 | 12.32 | 13.32 | 14.32 | 16.32 | 17.32 | 18.32 | 20.32 | 22.32 | 00.32 | | | | | |
| Åstorp E4 | 08.43 | 10.43 | 12.43 | 13.43 | 14.43 | 16.43 | 17.43 | 18.43 | 20.43 | 22.43 | 00.43 | | | | | |
| Östra Ljungby E4 | 08.51 | 10.51 | 12.51 | 13.51 | 14.51 | 16.51 | 17.51 | 18.51 | 20.51 | 22.51 | 00.51 | | | | | |
| Örkelljunga busstation | 09.09 | 11.09 | 13.09 | 14.09 | 15.09 | 17.09 | 18.09 | 19.09 | 21.09 | 23.09 | 01.09 | | | | | |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 11.18 | | | | 15.18 | | | 19.18 | 21.18 | | 01.18 | | | | | |
| Skånes Fagerhult kyrka | 11.27 | | | | 15.27 | | | 19.27 | 21.27 | | 01.27 | | | | | |
| Markaryd station | 11.39 | | | | 15.39 | | | 19.39 | 21.39 | | 01.39 | | | | | |

söndag

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|
| Helsingborg C | 10.17 | 12.17 | 13.17 | 14.17 | 15.17 | 16.17 | 18.17 | 20.17 | 22.17 | 00.17 | | | | | | |
| Vala centrum S | 10.32 | 12.32 | 13.32 | 14.32 | 15.32 | 16.32 | 18.32 | 20.32 | 22.32 | 00.32 | | | | | | |
| Åstorp E4 | 10.43 | 12.43 | 13.43 | 14.43 | 15.43 | 16.43 | 18.43 | 20.43 | 22.43 | 00.43 | | | | | | |
| Östra Ljungby E4 | 10.51 | 12.51 | 13.51 | 14.51 | 15.51 | 16.51 | 18.51 | 20.51 | 22.51 | 00.51 | | | | | | |
| Örkelljunga busstation | 11.09 | 13.09 | 14.09 | 15.09 | 16.09 | 17.09 | 19.09 | 21.09 | 23.09 | 01.09 | | | | | | |
| Åsljunga Landshövdingevägen | 11.18 | | | | 15.18 | | | 19.18 | 21.18 | | 01.18 | | | | | |
| Skånes Fagerhult kyrka | 11.27 | | | | 15.27 | | | 19.27 | 21.27 | | 01.27 | | | | | |
| Markaryd station | 11.39 | | | | 15.39 | | | 19.39 | 21.39 | | 01.39 | | | | | |

Ⓛ

TECKENFÖRKLARING

- Ⓛ Fasta minuttal varje timme mellan strecken
- Endast natt mot lördag och natt mot den 3 april och 1 maj 2015.
- Ⓛ Endast natt mot den 26 och 27 december 2014, 4 april, 6 april, 2 maj, 7 juni, 21 juni och 1 november 2015.
- ▼ Turen går ej 14 juni – 15 augusti 2015.

Linjen körs av Nobina Ängelholm

Skånetrafiken

Bilaga III

Regionbuss 230

230 Helsingborg–Bjuv–Billesholm–Kågeröd–Svalöv–Teckomatorp



230 **Helsingborg - Bjuv - Billesholm - Kägeröd - Svalöv - Teckomatorp****14 december 2014 - 12 december 2015**

För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

måndag - fredag

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Helsingborg C | 05.50 | 06.15 | 06.45 | 07.15 | 08.15 | 15 | 11.15 | 12.15 | 13.15 | 14.15 | | | | | | | |
| Berga trafikplats E4 | 06.03 | 06.28 | 06.58 | 07.28 | 08.28 | 28 | 11.28 | 12.28 | 13.28 | 14.28 | | | | | | | |
| Hyllinge Storcenter | 06.16 | 06.41 | 07.11 | 07.41 | 08.41 | 41 | 11.41 | 12.41 | 13.41 | 14.41 | | | | | | | |
| Bjuvs station | 05.54 | 06.28 | 06.53 | 07.23 | 07.53 | 08.32 | 08.53 | 53 | 11.53 | 12.53 | 13.23 | 13.53 | 14.23 | 14.53 | 15.23 | | |
| Billesholms Station | 06.10 | 06.45 | 07.10 | 07.40 | 08.10 | 08.48 | 09.10 | 10 | 12.10 | 13.10 | 13.40 | 14.10 | 14.40 | 15.10 | 15.40 | | |
| Kägeröd Lunnaskolan | 05.26 | 06.26 | 07.01 | 07.26 | 07.56 | 08.26 | 09.26 | 26 | 12.26 | 12.58 | 13.26 | 13.56 | 14.26 | 14.56 | 15.26 | 15.56 | |
| Svalöv Skolgatan | 04.37 | 05.37 | 06.37 | 07.12 | 07.37 | 08.07 | 08.37 | 09.37 | 37 | 12.37 | 13.07 | 13.37 | 14.05 | 14.37 | 15.05 | 15.37 | 16.05 |
| Teckomatorps station | 04.53 | 05.53 | 06.53 | 07.28 | 07.53 | 08.23 | 08.53 | 09.53 | 53 | 12.53 | 13.23 | 13.53 | 14.23 | 14.55 | 15.23 | 15.55 | 16.23 |

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Helsingborg C | 15.15 | 16.15 | 15 | 19.15 | 20.10 | | | | | 01.35 | | |
| Berga trafikplats E4 | 15.28 | 16.28 | 28 | 19.28 | 20.20 | | | | | 01.45 | | |
| Hyllinge Storcenter | 15.41 | 16.41 | 41 | 19.41 | 20.33 | | | | | 02.00 | | |
| Bjuvs station | 15.53 | 16.23 | 16.53 | 53 | 19.53 | 20.42 | 21.42 | 22.42 | 23.42 | 00.42 | 01.42 | 02.10 |
| Billesholms Station | 16.10 | 16.40 | 17.10 | 10 | 20.10 | 20.58 | 21.58 | 22.52 | 23.52 | 00.52 | 01.52 | 02.25 |
| Kägeröd Lunnaskolan | 16.26 | 16.56 | 17.26 | 26 | 20.26 | 21.28 | 22.28 | 23.28 | | | | |
| Svalöv Skolgatan | 16.37 | 17.05 | 17.37 | 37 | 20.37 | 21.37 | 22.37 | 23.37 | | | | |
| Teckomatorps station | 16.55 | 17.53 | 53 | 20.53 | 21.53 | 22.53 | 23.53 | | | | | |

TECKENFÖRKLARING

- Fasta minuttal varje timme mellan strecken
- Endast natt mot lördag samt natt mot den 3 april och 1 maj 2015.
- Bussen fortsätter till Hästenslöv.

Linjen körs av Nobina Svalöv, Nobina Helsingborg

Skånetrafiken

230 **Helsingborg - Bjuv - Billesholm - Kägeröd - Svalöv - Teckomatorp****14 december 2014 - 12 december 2015**

För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

lördag

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Helsingborg C | | | | 08.15 | | 10.15 | 12.15 | 14.15 | 16.15 | 18.15 | | | | | |
| Berga trafikplats E4 | | | | 08.28 | | 10.28 | 12.28 | 14.28 | 16.28 | 18.28 | | | | | |
| Hyllinge Storcenter | | | | 08.41 | | 10.41 | 12.41 | 14.41 | 16.41 | 18.41 | | | | | |
| Bjuvs station | 05.42 | 06.42 | 07.42 | 08.53 | 09.42 | 10.53 | 12.53 | 14.53 | 16.53 | 18.53 | | | | | |
| Billesholms Station | 05.52 | 06.52 | 07.52 | 09.09 | 09.52 | 11.09 | 13.09 | 15.09 | 17.09 | 19.09 | | | | | |
| Kägeröd Lunnaskolan | | 07.26 | 08.26 | 09.26 | 10.26 | 11.26 | 12.26 | 13.26 | 14.26 | 15.26 | 16.26 | 17.26 | 18.26 | 19.26 | 20.26 |
| Svalöv Skolgatan | | 07.37 | 08.37 | 09.37 | 10.37 | 11.37 | 12.37 | 13.37 | 14.37 | 15.37 | 16.37 | 17.37 | 18.37 | 19.37 | 20.37 |
| Teckomatorps station | | 07.53 | 08.53 | 09.53 | 10.53 | 11.53 | 12.53 | 13.53 | 14.53 | 15.53 | 16.53 | 17.53 | 18.53 | 19.53 | 20.53 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|-------|
| Helsingborg C | 20.10 | | | | | | | | | 01.35 |
| Berga trafikplats E4 | 20.20 | | | | | | | | | 01.45 |
| Hyllinge Storcenter | 20.33 | | | | | | | | | 02.00 |
| Bjuvs station | 20.42 | 21.42 | 22.42 | 23.42 | 00.42 | 01.42 | 02.10 | | | |
| Billesholms Station | 20.52 | 21.52 | 22.52 | 23.52 | 00.52 | 01.52 | 02.25 | | | |
| Kägeröd Lunnaskolan | 21.26 | 22.26 | 23.26 | | | | | | | |
| Svalöv Skolgatan | 21.37 | 22.37 | 23.37 | | | | | | | |
| Teckomatorps station | 21.53 | 22.53 | 23.53 | | | | | | | |

söndag

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Helsingborg C | | | | 08.15 | | 10.15 | 12.15 | 14.15 | 16.15 | 18.15 | 20.10 | | | |
| Berga trafikplats E4 | | | | 08.28 | | 10.28 | 12.28 | 14.28 | 16.28 | 18.28 | 20.20 | | | |
| Hyllinge Storcenter | | | | 08.41 | | 10.41 | 12.41 | 14.41 | 16.41 | 18.41 | 20.33 | | | |
| Bjuvs station | 07.42 | 08.42 | 08.53 | 09.42 | 10.53 | 12.53 | 14.53 | 16.53 | 18.53 | 20.42 | | | | |
| Billesholms Station | 07.52 | 08.52 | 09.09 | 09.52 | 11.09 | 13.09 | 15.09 | 17.09 | 19.09 | 20.52 | | | | |
| Kägeröd Lunnaskolan | 07.26 | 08.26 | 09.26 | 10.26 | 11.26 | 12.26 | 13.26 | 14.26 | 15.26 | 16.26 | 17.26 | 18.26 | 19.26 | 20.26 |
| Svalöv Skolgatan | 07.37 | 08.37 | 09.37 | 10.37 | 11.37 | 12.37 | 13.37 | 14.37 | 15.37 | 16.37 | 17.37 | 18.37 | 19.37 | 20.37 |
| Teckomatorps station | 07.53 | 08.53 | 09.53 | 10.53 | 11.53 | 12.53 | 13.53 | 14.53 | 15.53 | 16.53 | 17.53 | 18.53 | 19.53 | 20.53 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|--|--|
| Helsingborg C | 01.35 | | | | | | | | | |
| Berga trafikplats E4 | 01.45 | | | | | | | | | |
| Hyllinge Storcenter | 02.00 | | | | | | | | | |
| Bjuvs station | 21.42 | 22.42 | 02.10 | | | | | | | |
| Billesholms Station | 21.52 | 22.52 | 02.25 | | | | | | | |
| Kägeröd Lunnaskolan | 21.26 | 22.26 | | | | | | | | |
| Svalöv Skolgatan | 21.37 | 22.37 | | | | | | | | |
| Teckomatorps station | 21.53 | 22.53 | | | | | | | | |

TECKENFÖRKLARING

- Endast natt mot den 26, 27 december 2014, 4 april, 6 april, 2 maj, 7 juni, 21 juni och 1 november 2015.

Linjen körs av Nobina Svalöv, Nobina Helsingborg

Skånetrafiken

230 

Teckomatorp - Svalöv - Kågeröd - Billesholm - Bjuv - Helsingborg

14 december 2014 - 12 december 2015
För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

måndag - fredag

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|
| Teckomatorps station | 05.03 | 06.03 | 07.03 | 07.33 | 08.03 | 08.33 | 08.33 | 09.03 | 03 | 12.03 | 13.03 | 13.33 |
| Svalöv Centrum | 04.55 | 05.13 | 06.13 | 07.13 | 07.43 | 08.13 | 08.43 | 09.13 | 13 | 12.13 | 13.13 | 13.43 |
| Kågeröd Lunnaskolan | 05.08 | 05.37 | 06.27 | 06.45 | 07.27 | 07.57 | 08.27 | 08.57 | 27 | 12.27 | 13.27 | 13.57 |
| Billesholms Station | 04.50 | 05.22 | 05.50 | 06.41 | 06.58 | 07.41 | 08.11 | 08.41 | 21 | 12.21 | 12.41 | 13.41 |
| Bjuvs station | 05.10 | 05.40 | 06.10 | 07.00 | 07.18 | 08.00 | 08.28 | 09.00 | 39 | 12.39 | 13.00 | 14.00 |
| Hyllinge Storcenter | 05.21 | 05.51 | 06.21 | 07.13 | 07.30 | 08.13 | 09.13 | 10.13 | 13 | 13.13 | 14.13 | |
| Våla centrum S | 05.30 | 06.00 | 06.30 | 07.22 | 07.39 | 08.22 | 09.22 | 10.22 | 22 | 13.22 | 14.22 | |
| Helsingborg C | 05.45 | 06.15 | 06.45 | 07.41 | 07.59 | 08.41 | 09.41 | 10.41 | 41 | 13.41 | 14.41 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Teckomatorps station | 14.03 | 14.33 | 15.03 | 15.33 | 16.03 | 17.03 | 18.03 | 19.03 | 20.03 | 21.03 | 22.03 | 23.03 | 00.03 |
| Svalöv Centrum | 14.13 | 14.43 | 15.13 | 15.43 | 16.13 | 17.13 | 18.13 | 19.13 | 20.13 | 21.13 | 22.13 | 23.13 | 00.13 |
| Kågeröd Lunnaskolan | 14.27 | 14.57 | 15.27 | 15.57 | 16.27 | 17.27 | 18.27 | 19.27 | 20.27 | 21.26 | 22.26 | 23.26 | 00.26 |
| Billesholms Station | 14.41 | 15.11 | 15.41 | 16.41 | 17.41 | 18.41 | 19.41 | | | | 22.52 | 23.52 | 00.52 |
| Bjuvs station | 15.00 | 15.28 | 16.00 | 17.00 | 18.00 | 19.00 | 19.58 | | | | 23.08 | 00.08 | 01.08 |
| Hyllinge Storcenter | 15.13 | 16.13 | 17.13 | 18.13 | 19.13 | | | | | | | | |
| Våla centrum S | 15.22 | 16.22 | 17.22 | 18.22 | 19.22 | | | | | | | | |
| Helsingborg C | 15.41 | 16.41 | 17.41 | 18.41 | 19.41 | | | | | | | | |

TECKENFÖRKLARING

- l** Fasta minuttal varje timme mellan strecken
- Endast natt mot lördag samt natt mot den 3 april och 1 maj 2015.
- b** Bussen utgår från Hastenslöv Kl. 08.15.
- t** Turen går skoldagar, skoldagar varierar. För info vad som gäller din linje, se Reseplaneraren på www.skänetrafiken.se

Linjen körs av Nobina Svalöv, Nobina Helsingborg

Skänetrafiken

230 

Teckomatorp - Svalöv - Kågeröd - Billesholm - Bjuv - Helsingborg

14 december 2014 - 12 december 2015
För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

lördag

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Teckomatorps station | 08.03 | 09.03 | 10.03 | 11.03 | 12.03 | 13.03 | 14.03 | 15.03 | 16.03 | 17.03 | 18.03 | 19.03 | 20.03 | 21.03 |
| Svalöv Centrum | 08.13 | 09.13 | 10.13 | 11.13 | 12.13 | 13.13 | 14.13 | 15.13 | 16.13 | 17.13 | 18.13 | 19.13 | 20.13 | 21.13 |
| Kågeröd Lunnaskolan | 08.26 | 09.26 | 10.26 | 11.26 | 12.26 | 13.26 | 14.26 | 15.26 | 16.26 | 17.26 | 18.26 | 19.26 | 20.26 | 21.26 |
| Billesholms Station | 05.52 | 06.52 | 07.52 | 08.41 | 09.41 | 10.41 | 09.52 | 11.41 | 13.41 | 15.41 | 17.41 | 19.41 | 21.41 | |
| Bjuvs station | 06.08 | 07.08 | 08.08 | 09.00 | 10.00 | 11.00 | 10.08 | 12.00 | 14.00 | 16.00 | 18.00 | 20.00 | 22.00 | |
| Hyllinge Storcenter | 09.13 | 10.13 | 11.13 | 12.13 | 13.13 | 14.13 | 15.13 | 16.13 | 17.13 | 18.13 | 19.13 | 20.13 | 21.13 | |
| Våla centrum S | 09.22 | 10.22 | 11.22 | 12.22 | 13.22 | 14.22 | 15.22 | 16.22 | 17.22 | 18.22 | 19.22 | 20.22 | 21.22 | |
| Helsingborg C | 09.41 | 10.41 | 11.41 | 12.41 | 13.41 | 14.41 | 15.41 | 16.41 | 17.41 | 18.41 | 19.41 | 20.41 | 21.41 | |

| | | |
|----------------------|-------|-------|
| Teckomatorps station | 03 | 00.03 |
| Svalöv Centrum | 13 | 00.13 |
| Kågeröd Lunnaskolan | 26 | 00.26 |
| Billesholms Station | 20.52 | 21.52 |
| Bjuvs station | 21.08 | 22.08 |
| Hyllinge Storcenter | | |
| Våla centrum S | | |
| Helsingborg C | | |

söndag

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Teckomatorps station | 08.03 | 09.03 | 10.03 | 11.03 | 12.03 | 13.03 | 14.03 | 15.03 | 16.03 | 17.03 | 18.03 | 19.03 | 20.03 | 21.03 |
| Svalöv Centrum | 08.13 | 09.13 | 10.13 | 11.13 | 12.13 | 13.13 | 14.13 | 15.13 | 16.13 | 17.13 | 18.13 | 19.13 | 20.13 | 21.13 |
| Kågeröd Lunnaskolan | 08.26 | 09.26 | 10.26 | 11.26 | 12.26 | 13.26 | 14.26 | 15.26 | 16.26 | 17.26 | 18.26 | 19.26 | 20.26 | 21.26 |
| Billesholms Station | 07.52 | 08.52 | 09.41 | 09.52 | 10.41 | 11.41 | 13.41 | 15.41 | 17.41 | 19.41 | 21.41 | 21.41 | 20.52 | |
| Bjuvs station | 08.08 | 09.09 | 10.00 | 10.08 | 11.00 | 12.00 | 14.00 | 16.00 | 18.00 | 20.00 | 22.00 | 21.00 | 21.08 | |
| Hyllinge Storcenter | 09.20 | 10.13 | 11.13 | 12.13 | 13.13 | 14.13 | 15.13 | 16.13 | 17.13 | 18.13 | 19.13 | 20.13 | 21.13 | |
| Våla centrum S | 09.29 | 10.22 | 11.22 | 12.22 | 13.22 | 14.22 | 15.22 | 16.22 | 17.22 | 18.22 | 19.22 | 20.22 | 21.22 | |
| Helsingborg C | 09.48 | 10.41 | 11.41 | 12.41 | 13.41 | 14.41 | 15.41 | 16.41 | 17.41 | 18.41 | 19.41 | 20.41 | 21.41 | |

| | | |
|----------------------|-------|-------|
| Teckomatorps station | 22.03 | 23.03 |
| Svalöv Centrum | 22.13 | 23.13 |
| Kågeröd Lunnaskolan | 22.26 | 23.26 |
| Billesholms Station | 21.52 | 22.52 |
| Bjuvs station | 22.08 | 23.08 |
| Hyllinge Storcenter | | |
| Våla centrum S | | |
| Helsingborg C | | |

TECKENFÖRKLARING

- l** Fasta minuttal varje timme mellan strecken

Linjen körs av Nobina Svalöv, Nobina Helsingborg

Skänetrafiken

Bilaga IV

Regionbuss 520

520 Åstorp–Helsingborg



520 Åstorp - Helsingborg

14 december 2014 - 12 december 2015
För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

| måndag - fredag | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------|----|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Åstorp Vattenverksvägen | 05.47 | 17 | 47 | 20.17 | 20.47 | 21.47 | 22.47 | 23.47 | 00.47 | 03.17 |
| Åstorps station | 05.52 | 22 | 52 | 20.22 | 20.52 | 21.52 | 22.52 | 23.52 | 00.52 | 03.22 |
| Nyväng Checkpoint | 05.59 | 29 | 59 | 20.29 | 20.59 | 21.59 | 22.59 | 23.59 | 00.59 | 03.29 |
| Hyllinge Storcenter | 06.09 | 39 | 09 | 20.39 | 21.09 | 22.09 | 23.09 | 00.09 | 01.09 | 03.39 |
| Väla centrum S | 06.17 | 47 | 17 | 20.47 | 21.17 | 22.17 | 23.17 | 00.17 | 01.17 | 03.47 |
| Helsingborg C | 06.36 | 06 | 36 | 21.06 | 21.36 | 22.36 | 23.36 | 00.36 | 01.36 | 04.06 |

| lördag | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|-------|
| Åstorp Vattenverksvägen | 08.47 | 10.17 | 10.47 | 12.17 | 12.47 | 47 | 20.47 | 22.17 | 00.47 | 03.17 |
| Åstorps station | 08.52 | 10.22 | 10.52 | 12.22 | 12.52 | 52 | 20.52 | 22.22 | 00.52 | 03.22 |
| Nyväng Checkpoint | 08.59 | 10.29 | 10.59 | 12.29 | 12.59 | 59 | 20.59 | 22.29 | 00.59 | 03.29 |
| Hyllinge Storcenter | 09.09 | 10.39 | 11.09 | 12.39 | 13.09 | 09 | 21.09 | 22.39 | 01.09 | 03.39 |
| Väla centrum S | 09.17 | 10.47 | 11.17 | 12.47 | 13.17 | 17 | 21.17 | 22.47 | 01.17 | 03.47 |
| Helsingborg C | 09.36 | 11.06 | 11.36 | 13.06 | 13.36 | 36 | 21.36 | 23.06 | 01.36 | 04.06 |

| söndag | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|-------|-------|
| Åstorp Vattenverksvägen | 09.47 | 10.47 | 12.47 | 14.47 | 15.47 | 47 | 18.47 | 20.47 | 22.17 | 00.47 | 03.17 |
| Åstorps station | 09.52 | 10.52 | 12.52 | 14.52 | 15.52 | 52 | 18.52 | 20.52 | 22.22 | 00.52 | 03.22 |
| Nyväng Checkpoint | 09.59 | 10.59 | 12.59 | 14.59 | 15.59 | 59 | 18.59 | 20.59 | 22.29 | 00.59 | 03.29 |
| Hyllinge Storcenter | 10.09 | 11.09 | 13.09 | 15.09 | 16.09 | 09 | 19.09 | 21.09 | 22.39 | 01.09 | 03.39 |
| Väla centrum S | 10.17 | 11.17 | 13.17 | 15.17 | 16.17 | 17 | 19.17 | 21.17 | 22.47 | 01.17 | 03.47 |
| Helsingborg C | 10.36 | 11.36 | 13.36 | 15.36 | 16.36 | 36 | 19.36 | 21.36 | 23.06 | 01.36 | 04.06 |

TECKENFÖRKLARING
 |o| Fasta minuttal varje timme mellan strecken
 — Endast natt mot lördag samt natt mot den 3 april och 1 maj 2015.
 — Endast natt mot den 26, 27 december 2014, 4 april, 6 april, 2 maj, 7 juni, 21 juni och 1 november 2015.

Linjen körs av Nobina Helsingborg

Skånetrafiken

520 **Helsingborg - Åstorp****14 december 2014 - 12 december 2015**

För resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

måndag - fredag

| | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-----------|-----------|-------|-------|-------|-------|--------------|--------------|
| Helsingborg C | 05:15 | 45 | 15 | 19:45 | 20:45 | 21:45 | 22:45 | 23:45 | 02:15 |
| Väla centrum S | 05:31 | 01 | 31 | 20:01 | 21:01 | 22:01 | 23:01 | 00:01 | 02:31 |
| Hyllinge Storcenter | 05:41 | 11 | 41 | 20:11 | 21:11 | 22:11 | 23:11 | 00:11 | 02:41 |
| Nyväng Checkpoint | 05:50 | 20 | 50 | 20:20 | 21:20 | 22:20 | 23:20 | 00:20 | 02:50 |
| Åstorps station | 05:58 | 28 | 58 | 20:28 | 21:28 | 22:28 | 23:28 | 00:28 | 02:58 |
| Åstorp Vattenverksvägen | 06:03 | 33 | 03 | 20:33 | 21:33 | 22:33 | 23:33 | 00:33 | 03:03 |

lördag

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|
| Helsingborg C | 07:45 | 09:15 | 09:45 | 11:15 | 11:45 | 45 | 19:45 | 21:15 | 23:45 | 02:15 |
| Väla centrum S | 08:01 | 09:31 | 10:01 | 11:31 | 12:01 | 01 | 20:01 | 21:31 | 00:01 | 02:31 |
| Hyllinge Storcenter | 08:11 | 09:41 | 10:11 | 11:41 | 12:11 | 11 | 20:11 | 21:41 | 00:11 | 02:41 |
| Nyväng Checkpoint | 08:20 | 09:50 | 10:20 | 11:50 | 12:20 | 20 | 20:20 | 21:50 | 00:20 | 02:50 |
| Åstorps station | 08:28 | 09:58 | 10:28 | 11:58 | 12:28 | 28 | 20:28 | 21:58 | 00:28 | 02:58 |
| Åstorp Vattenverksvägen | 08:33 | 10:03 | 10:33 | 12:03 | 12:33 | 33 | 20:33 | 22:03 | 00:33 | 03:03 |

söndag

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Helsingborg C | 09:45 | 11:45 | 13:45 | 14:45 | 45 | 17:45 | 19:45 | 21:15 | 23:45 | 02:15 |
| Väla centrum S | 10:01 | 12:01 | 14:01 | 15:01 | 01 | 18:01 | 20:01 | 21:31 | 00:01 | 02:31 |
| Hyllinge Storcenter | 10:11 | 12:11 | 14:11 | 15:11 | 11 | 18:11 | 20:11 | 21:41 | 00:11 | 02:41 |
| Nyväng Checkpoint | 10:20 | 12:20 | 14:20 | 15:20 | 20 | 18:20 | 20:20 | 21:50 | 00:20 | 02:50 |
| Åstorps station | 10:28 | 12:28 | 14:28 | 15:28 | 28 | 18:28 | 20:28 | 21:58 | 00:28 | 02:58 |
| Åstorp Vattenverksvägen | 10:33 | 12:33 | 14:33 | 15:33 | 33 | 18:33 | 20:33 | 22:03 | 00:33 | 03:03 |

TECKENFÖRKLARING

- 001** Fasta minuttal varje timme mellan strecken
- Endast natt mot lördag samt natt mot den 3 april och 1 maj 2015.
- Endast natt mot den 26, 27 december 2014, 4 april, 6 april, 2 maj, 7 juni, 21 juni och 1 november 2015.

Linjen körs av Nobina Helsingborg

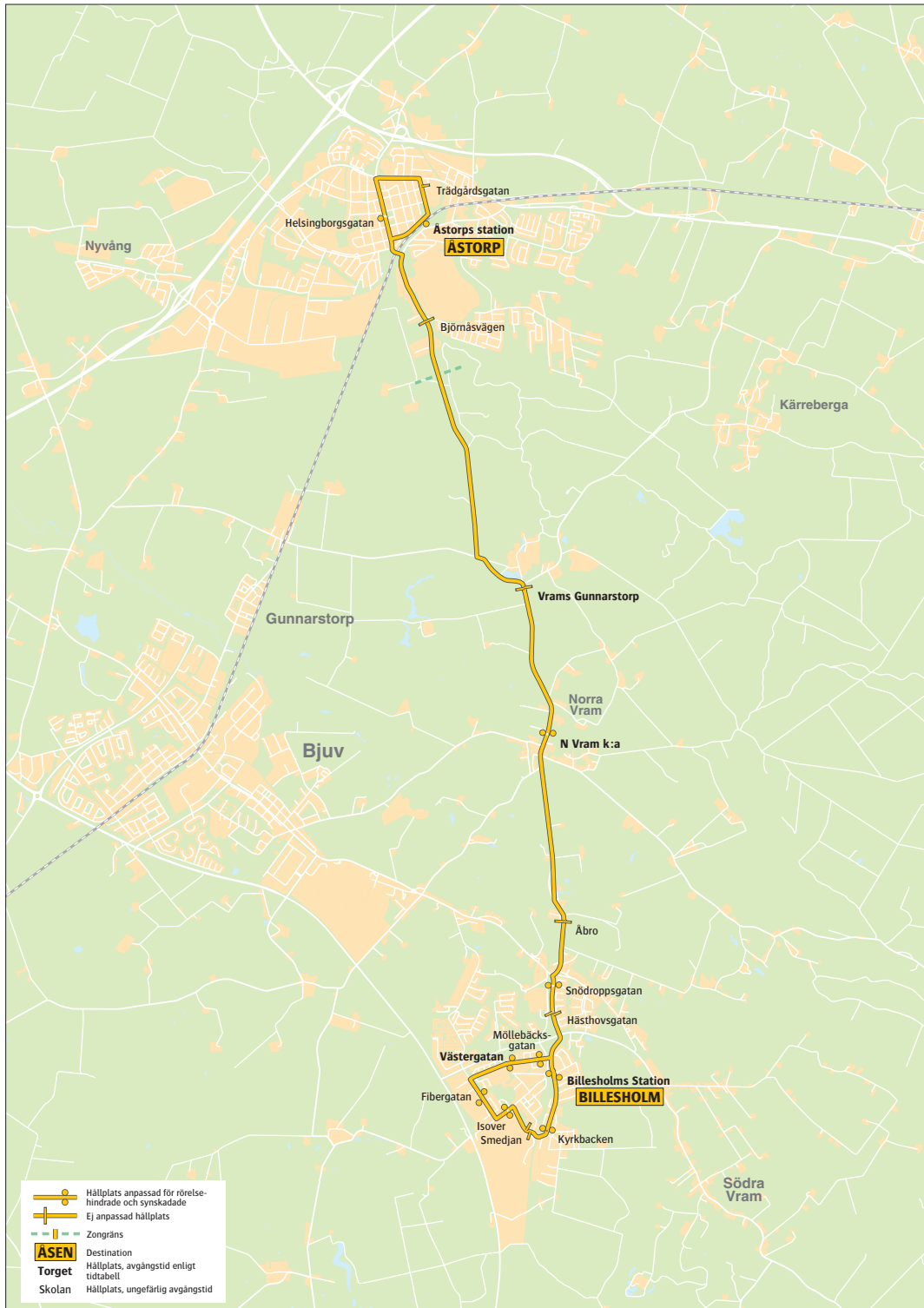
Skånetrafiken

Bilaga V

Regionbuss 229

229 

Åstorp–Billesholm



229 **Åstorp - Billesholm**

måndag - fredag

| | | | | |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Åstorps station | 07.27 | | 15.17 | 16.17 |
| Vrams Gunnarstorp | 07.35 | 08.08 | 15.25 | 16.25 |
| N Vram k:a | 07.37 | 08.10 | 15.27 | 16.27 |
| Billesholms Station | 07.46 | 08.19 | 15.36 | 16.36 |
| Billesholm Västergatan | 07.50 | 08.23 | 15.40 | 16.40 |

14 december 2014 - 12 december 2015
För resor under jul, nyår, påsk,
midsommar samt övriga storhelger se
Reseplaneraren.

229 **Billesholm - Åstorp**

måndag - fredag

| | | | | | |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Billesholm Västergatan | 07.06 | 13.42 | 14.42 | 15.42 | 16.42 |
| Billesholms Station | 07.11 | 13.47 | 14.47 | 15.47 | 16.47 |
| N Vram k:a | 07.17 | 13.54 | 14.54 | 15.54 | 16.54 |
| Vrams Gunnarstorp | 07.19 | 13.56 | 14.56 | 15.56 | 16.56 |
| Åstorps station | 07.26 | | 15.03 | 16.03 | |

Linjen körs av Nobina Helsingborg

Skånetrafiken

Bilaga VI

Regionbuss 514

514 

Ängelholm-Åstorp



514 **Ängelholm - Åstorp**

måndag - fredag

| | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ängelholms station | 06.00 | 07.00 | 08.00 | 10.00 | 12.00 | 13.00 | 13.30 | 14.00 | 15.00 | 16.00 | 17.00 | 18.10 |
| Ausås Ausåsvägen | 06.16 | 07.16 | 08.16 | 10.16 | 12.16 | 13.16 | 13.46 | 14.16 | 15.16 | 16.16 | 17.16 | 18.26 |
| Åstorps station | 06.27 | 07.27 | 08.27 | 10.27 | 12.27 | 13.27 | 13.57 | 14.27 | 15.27 | 16.27 | 17.27 | 18.37 |

14 december 2014 - 12 december 2015
 För resor under jul, nyår, påsk,
 midsommar samt övriga storhelger se
 Reseplaneraren.

514 **Åstorp - Ängelholm**

måndag - fredag

| | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Åstorps station | 06.30 | 07.30 | 08.30 | 10.30 | 12.30 | 13.30 | 14.30 | 15.30 | 16.30 | 17.07 | 17.30 | 18.37 |
| Ausås Ausåsvägen | 06.39 | 07.39 | 08.39 | 10.39 | 12.39 | 13.39 | 14.39 | 15.39 | 16.39 | 17.16 | 17.39 | 18.46 |
| Ängelholms station | 06.57 | 07.57 | 08.57 | 10.57 | 12.57 | 13.57 | 14.57 | 15.57 | 16.57 | 17.34 | 17.57 | 19.04 |

TECKENFÖRKLARING
 Turen går ej 14 juni - 15 augusti
 2015.

TECKENFÖRKLARING
 Turen går ej 14 juni - 15 augusti
 2015.

Linjen kors av Nobina Ängelholm

Skånetrafiken

Bilaga VII

Tåg linje 5



Hässleholm–Helsingborg

| | 1803 | 11805 | 1805 | 1807 | 1809 | Buss | 1811 | 11809 | 1811 | 1813 | Buss | 1815 | 11813 | 1815 | 1817 | Buss | 1819 | 11817 | 1819 |
|---------------|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|
| | M-F | M-F | M-F | M-F | M-F | L | LS | M-F | M-F | M-F | LS | LS | M-F | M-F | M-F | LS | LS | M-F | M-F |
| Hässleholm C | 05.01 | | 05.31 | | 05.49 | | 06.01 | 06.31 | 06.49 | | 07.01 | 07.31 | 07.49 | | 08.01 | | 08.31 | 08.01 | 08.31 |
| Tyringe | 05.10 | | 05.40 | | 06.03 | | 06.10 | 06.40 | 07.03 | | 07.10 | 07.40 | 08.03 | | 08.10 | | 08.40 | 08.10 | 08.40 |
| Perstorp | 05.18 | | 05.49 | | 06.17 | | 06.18 | 06.49 | 07.17 | | 07.18 | 07.49 | 08.17 | | 08.18 | | 08.49 | 08.18 | 08.49 |
| Klippan | | | 06.01 | | 06.37 | | 07.01 | 07.37 | | 07.37 | | 08.02 | 08.37 | | 09.01 | | 09.01 | | 09.01 |
| Kvidinge | | | 06.05 | | 06.46 | | 07.05 | 07.46 | | 07.46 | | 08.05 | 08.46 | | 09.05 | | 09.05 | | 09.05 |
| Astorp | 05.12 | | 05.12 | | 06.57 | | 07.12 | 07.57 | | 07.57 | | 08.12 | 08.57 | | 09.12 | | 09.12 | | 09.12 |
| Bjuv | 05.17 | | 05.45 | | 06.17 | | 06.45 | 07.17 | 07.17 | | 07.45 | 08.12 | 08.17 | | 08.17 | | 08.45 | 09.12 | 09.17 |
| Mörarp | 05.21 | | 05.49 | | 06.21 | | 06.49 | 07.21 | 07.21 | | 07.49 | 08.21 | 08.21 | | 08.49 | | 09.21 | 09.21 | 09.21 |
| Påarp | 05.26 | | 05.54 | | 06.26 | | 06.54 | 07.26 | 07.26 | | 07.54 | 08.26 | 08.26 | | 08.54 | | 09.26 | 09.26 | 09.26 |
| Ramlösa | 05.31 | | 05.59 | | 06.31 | | 06.59 | 07.31 | 07.31 | | 07.59 | 08.31 | 08.31 | | 08.59 | | 09.31 | 09.31 | 09.31 |
| Helsingborg C | 05.36 | | 06.03 | | 06.36 | | 07.03 | 07.36 | 08.03 | | 08.36 | 09.03 | 09.03 | | 09.36 | | 09.36 | 09.36 | 09.36 |

20 april - 14 juni 2015
Går alla dagar om inget annat anges.
Får resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

| | 1821 | Buss | 1823 | 1823 | 1825 | Buss | 1827 | 1827 | Buss | 1829 | Buss | 1831 | 1831 | Buss | 1833 | Buss | 1835 | 1835 | Buss | |
|---------------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| | M-F | LS | LS | M-F | M-F | LS | LS | M-F | LS | M-F | LS | LS | M-F | LS | M-F | LS | M-F | LS | M-F | LS |
| Hässleholm C | 08.49 | | 09.31 | | 09.49 | | 10.31 | 10.33 | 10.49 | | 11.31 | 11.33 | 11.49 | | 12.31 | 12.33 | 12.49 | | 12.33 | |
| Tyringe | 09.03 | | 09.40 | | 10.03 | | 10.40 | 11.03 | 11.40 | | 12.03 | 12.40 | | 13.01 | | 13.40 | | 13.01 | | |
| Perstorp | 09.17 | | 09.49 | | 10.17 | | 10.49 | 11.17 | 11.49 | | 12.17 | 12.49 | | 13.01 | | 13.49 | | 13.01 | | |
| Klippan | 09.37 | | 10.01 | | 10.37 | | 11.01 | 11.37 | 12.01 | | 12.37 | 13.01 | | 13.31 | | 14.01 | | 13.01 | | |
| Kvidinge | 09.46 | | 10.05 | | 10.46 | | 11.05 | 11.46 | 12.05 | | 12.46 | 13.05 | | 13.46 | | 14.05 | | 13.05 | | |
| Astorp | 09.57 | | 10.12 | | 10.57 | | 11.12 | 11.57 | 12.12 | | 12.57 | 13.12 | | 13.57 | | 14.12 | | 13.12 | | |
| Bjuv | 09.45 | | 10.12 | | 10.17 | | 10.45 | 11.12 | 11.17 | | 11.45 | 12.12 | 12.17 | | 12.45 | | 13.12 | 13.17 | 13.17 | |
| Mörarp | 09.49 | | 10.21 | | 10.49 | | 11.21 | 11.21 | 11.49 | | 12.21 | 12.21 | | 12.49 | | 13.21 | 13.21 | 13.21 | 13.21 | |
| Påarp | 09.54 | | 10.26 | | 10.54 | | 11.26 | 11.26 | 11.54 | | 12.26 | 12.26 | | 12.54 | | 13.26 | 13.26 | 13.26 | 13.26 | |
| Ramlösa | 09.59 | | 10.31 | | 10.59 | | 11.31 | 11.31 | 11.59 | | 12.31 | 12.31 | | 12.59 | | 13.31 | 13.31 | 13.31 | 13.31 | |
| Helsingborg C | 10.03 | | 10.36 | | 10.36 | | 11.03 | 11.36 | 11.41 | | 12.03 | 12.36 | 12.41 | | 13.03 | | 13.36 | 13.36 | 13.41 | |

TECKENFÖRKLARING

- 0000 Pägatåg
- Buss Tåg buss
- L Endast lördag
- LS Endast lördag, söndag
- M-F Endast måndag-fredag
- A Går ej 1/5 och 14/5
- C Går även 1/5 och 14/5



Hässleholm–Helsingborg

| | 11849 | 1851 | Buss | 1853 | Buss | 1855 | 11853 | 1855 | Buss | 1857 | Buss | 1859 | 1859 | Buss | 1861 | Buss | 1863 | 1863 | 1865 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | M-F | M-F | LS | M-F | LS | LS | M-F | M-F | LS | M-F | LS | LS | M-F | LS | M-F | LS | LS | M-F | M-F |
| Hässleholm C | 16.01 | 16.31 | 16.33 | | 16.49 | | 17.01 | 17.31 | 17.33 | | 17.49 | 18.31 | 18.33 | | 18.49 | | 19.31 | 19.31 | 19.31 |
| Tyringe | 16.10 | 16.40 | | 17.03 | | 17.10 | 17.40 | | 18.03 | 18.40 | | 19.03 | 19.40 | | 19.03 | | 19.40 | 19.40 | 19.40 |
| Perstorp | 16.18 | 16.49 | | 17.17 | | 17.18 | 17.49 | | 18.17 | 18.49 | | 19.17 | 19.49 | | 19.17 | | 19.49 | 19.49 | 19.49 |
| Klippan | 17.01 | | 17.37 | | 18.01 | | 18.37 | 19.01 | | 19.37 | 20.01 | | 19.37 | 20.01 | | 19.37 | | 20.01 | 20.01 |
| Kvidinge | 17.05 | | 17.46 | | 18.05 | | 18.46 | 19.05 | | 19.46 | 20.05 | | 19.46 | 20.05 | | 19.46 | | 20.05 | 20.05 |
| Astorp | 17.12 | | 17.57 | | 18.12 | | 18.57 | 19.12 | | 19.57 | 20.12 | | 19.57 | 20.12 | | 19.57 | | 20.12 | 20.12 |
| Bjuv | 17.17 | | 17.45 | | 18.12 | | 18.17 | 18.45 | | 19.12 | 19.17 | | 19.45 | 20.12 | | 20.17 | 20.17 | 20.17 | 20.45 |
| Mörarp | 17.21 | | 17.49 | | 18.21 | | 18.21 | 18.50 | | 19.21 | 19.21 | | 19.49 | 20.21 | | 20.21 | 20.21 | 20.49 | 20.49 |
| Påarp | 17.26 | | 17.54 | | 18.26 | | 18.26 | 18.54 | | 19.26 | 19.26 | | 19.54 | 20.26 | | 20.26 | 20.26 | 20.54 | 20.54 |
| Ramlösa | 17.31 | | 17.59 | | 18.31 | | 18.31 | 18.59 | | 19.31 | 19.31 | | 19.59 | 20.31 | | 20.31 | 20.31 | 20.59 | 20.59 |
| Helsingborg C | 17.36 | | 17.41 | | 18.03 | | 18.36 | 18.36 | | 18.41 | 19.03 | | 19.36 | 19.36 | | 19.41 | 20.03 | 20.36 | 21.03 |

20 april - 14 juni 2015
Går alla dagar om inget annat anges.
Får resor under jul, nyår, påsk, midsommar samt övriga storhelger se Reseplaneraren.

| | Buss | Buss | 1867 | 1867 | Buss | Buss | 1871 | 1871 | Buss | 1875 | 1875 | Buss | 1879 | Buss | 1879 | Buss | 1883 | Buss | |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | LS | LS | LS | M-F | LS | LS | LS | M-F | LS | LS | M-F | F.L | F.L | S | M-To | F.L | F.L | F.L | |
| Hässleholm C | 19.33 | 19.49 | | 20.31 | 20.33 | 20.49 | | 21.31 | 21.49 | | 22.31 | 22.49 | 22.49 | 23.31 | 23.49 | | 00.33 | 00.33 | 00.33 |
| Tyringe | | 20.03 | | 20.40 | | 21.03 | | 21.40 | 22.03 | | 22.40 | 23.03 | 23.03 | 23.40 | 00.03 | | 00.47 | 00.47 | 00.47 |
| Perstorp | | 20.17 | | 20.49 | | 21.17 | | 21.49 | 22.17 | | 22.49 | 23.17 | 23.17 | 23.49 | 00.17 | | 01.01 | 01.01 | 01.01 |
| Klippan | | 20.37 | | 21.01 | | 21.37 | | 22.01 | 22.37 | | 23.01 | 23.37 | 23.37 | 00.01 | 00.37 | | 01.21 | 01.21 | 01.21 |
| Kvidinge | | 20.46 | | 21.05 | | 21.46 | | 22.05 | 22.46 | | 23.05 | 23.46 | 23.46 | 00.05 | 00.46 | | 01.30 | 01.30 | 01.30 |
| Astorp | | 20.57 | | 21.12 | | 21.57 | | 22.12 | 22.57 | | 23.12 | 23.57 | 23.57 | 00.12 | 00.57 | | 01.41 | 01.41 | 01.41 |
| Bjuv | | 21.12 | | 21.17 | | 21.17 | | 22.17 | 22.17 | | 23.17 | 23.17 | 00.12 | 00.17 | 00.12 | 01.12 | 01.12 | 01.56 | 01.56 |
| Mörarp | | 21.21 | | 21.21 | | 22.12 | | 22.21 | 22.21 | | 23.21 | 23.21 | 00.21 | 00.21 | 00.21 | | 01.21 | 01.21 | 01.21 |
| Påarp | | 21.26 | | 21.26 | | 22.26 | | 22.26 | 22.26 | | 23.26 | 23.26 | 00.26 | 00.26 | 00.26 | | 01.26 | 01.26 | 01.26 |
| Ramlösa | | 21.31 | | 21.31 | | 22.31 | | 22.31 | 22.31 | | 23.31 | 23.31 | 00.31 | 00.31 | 00.31 | | 01.31 | 01.31 | 01.31 |
| Helsingborg C | 20.41 | | 21.36 | 21.36 | | 21.41 | | 22.36 | 22.36 | | 23.36 | 23.36 | 00.36 | 00.36 | 00.36 | | 01.36 | 02.18 | 02.18 |

TECKENFÖRKLARING

- 0000 Pägatåg
- Buss Tåg buss
- F.L Endast fredag, lördag
- LS Endast lördag, söndag
- M-F Endast måndag-fredag
- M-To Endast måndag-torsdag
- S Endast söndag
- A Går ej 1/5 och 14/5
- C Går även 1/5 och 14/5
- D Går även 14/5

Bilaga VIII

Liknande
kommuner

| | Invånare (2013) | Avstånd till större stad | Antal orter i kommunen | Ytarea (NE) | Kollektivtrafik |
|----------------------|--------------------|--------------------------------------|---------------------------|---------------------------|--|
| Hörby | 14917 | 36,2 km Lund (82800 inv) | | 419 km ² | buss |
| Knivsta | 15580 | 20,4 km Uppsala (140454 inv) | 2 | 282 km² | Tåg och buss |
| Söderköping | 14195 | 16,1 km Norrköping (87247 inv) | 5 | 674 km ² | Buss |
| Mörbylånga | 14368 | 29,1 km Kalmar (36392 inv) | | 667 km ² | Buss |
| Vimmerby | 15287 | 93,5 km Linköping (104232 inv) | 10 | 1140 km ² | Buss |
| Bjuv | 14801 | 19,1 km HBG (97122 inv) | 3 | 115 km² | Tåg och buss |
| Båstad | 14275 | 29,9 km HBG (97122 inv) | 7 | 210 km² | Tåg och buss |
| Höör | 15637 | 38,9 km Lund (82800 inv) | 6 | 291 km ² | Tåg och buss |
| Skurup | 15025 | 38 km Malmö (270214* inv) | 4 | 194 km ² | Tåg |
| Lysekil | 14369 | 87,9 km Trollhättan (46457 inv) | 4 | 208 km ² | Buss och färja |
| Orust | 15036 | 65,4 km Trollhättan (46457 inv) | 7 | 386 km ² | Buss och färja |
| Tjörn | 15050 | 55,7 km Göteborg (481479* inv) | 9 | 167 km ² | Buss och färja |
| Vara | 15609 | 73,4 km Borås (66273 inv) | 9 | 697 km ² | Tåg och buss |
| Hammarö | 15136 | 10,3 km Karlstad (61685 inv) | 2 | 60 km² | Buss |
| Säffle | 15276 | 56,1 km Karlstad (61685 inv) | 3 | 1221 km ² | Tåg och buss |
| Hallsberg | 15267 | 27,8 km Örebro (107038 inv) | 6 | 637 km ² | Tåg och buss |
| Hallstahammar | 15524 | 22,7 km Västerås (110877 inv) | 2 | 171 km² | Tåg och buss, finns en linje som har nolltaxa |
| Hedemora | 15021 | 42,2 km Borlänge (41734 inv) | 6 | 835 km ² | Buss |
| Leksand | 15157 | 45,3 km Borlänge (41734 inv) | 8 | 1221 km ² | Tåg och buss |
| Krokum | 14643 | 93,2 km Östersund (43759* inv) | 11 | 6155 km ² | Tåg och buss |

*del av tätort

Hämtat från scb siffror från 31/12-10

Åstorps kommun 14927 +/- 5% = 14180/15673

Ytarea 92 km²

Åstorp 21,1 km till HBG (97122)